

# Dictamen 1.2007

sobre el Projecte de decret pel qual s'aprova el Pla de Ports de Catalunya 2007-2015.

## Índex

DICTAMEN 1/2007 sobre el Projecte de decret pel qual s'aprova el Pla de Ports de Catalunya 2007-2015 .....	2
---	---

# **DICTAMEN 1/2007 sobre el Projecte de decret pel qual s'aprova el Pla de Ports de Catalunya 2007-2015.**

Atenent les competències atribuïdes al Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya per l'article 72.2 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya i per la Llei 7/2005, de 8 de juny, el Ple del Consell de Treball, Econòmic i Social, en la sessió extraordinària del dia 19 de febrer del 2007, aprova el següent

## **I. ANTECEDENTS**

En data 7 de febrer del 2007 va tenir entrada al Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya un escrit tramès pel conseller de Política Territorial i Obres Públiques en que sol·licitava l'emissió pel procediment d'urgència del dictamen de caràcter preceptiu, previ a la seva tramitació, del Projecte de decret pel qual s'aprova el Pla de Ports de Catalunya 2007-2015.

La Comissió de treball de desenvolupament territorial i medi ambient es va reunir el dia 15 de febrer i va elaborar la proposta de dictamen.

## **II. CONTINGUT**

El Projecte de decret consta d'una exposició de motius, onze articles, una disposició addicional i una disposició final.

En l'**exposició de motius** es posa de manifest els objectius que corresponen al Pla de ports com a Pla territorial sectorial.

Es fa menció del Pla de Ports del 2001 com a antecedent immediat i de les causes que en van motivar la revisió, que ha acabat sent l'origen del nou Pla de ports per al període 2007-2015.

L'exposició de motius destaca els aspectes rellevants de Pla de ports, que concreta en la tramificació del litoral; la rellevància dels ports comercials i les instal·lacions del sector pesquer pel seu impacte econòmic i l'aposta pel creixement sostenible de l'oferta d'amarradors esportius, que ha de tenir un impacte positiu en el turisme.

Finalment, s'exposa el procediment seguit en la tramitació del Pla de ports, que s'ha d'integrar en el futur Pla d'Infraestructures de Catalunya.

A través de l'**article 1** s'aprova el Pla de Ports de Catalunya 2007-2015 i se n'exposa el contingut.

L'**article 2** defineix la naturalesa del Pla de Ports.

L'**article 3** defineix els objectius del Pla de Ports.

L'**article 4** estableix l'àmbit temporal del Pla de Ports i el termini d'actualització.

L'**article 5** explica els criteris de tramificació del litoral, atesa la vulnerabilitat ambiental i la caracterització ambiental i urbanística.

L'**article 6** estableix que les actuacions en les infraestructures portuàries, generals i específiques, previstes al Pla de Ports són les úniques necessàries per al desenvolupament dels objectius d'aquest i que garanteixen el compliment dels objectius ambientals establerts. Disposa també que les actuacions no previstes al Pla hauran de ser objecte de valoració en relació amb la seva adequació a aquest.

L'**article 7** defineix els indicadors de seguiment que incorpora el Pla, que qualifica com a eina que ha de permetre avaluar el seu grau d'implantació.

L'**article 8** estableix que els ens gestors de les instal·lacions portuàries han de garantir el compliment de l'obligació de disposar de la imatge identificadora i dels elements de senyalització i identificació corresponents.

L'**article 9** preveu mesures que garanteixin l'accessibilitat de les persones amb mobilitat reduïda a les instal·lacions portuàries.

L'**article 10** estableix l'obligació de les instal·lacions portuàries d'adaptar-se a les mesures ambientals previstes al Pla de Ports.

L'**article 11** exposa on es pot consultar el Pla de Ports.

La **disposició addicional** deixa sense efecte el Pla de ports aprovat el maig del 2001.

La **disposició final** estableix l'entrada en vigor del decret.

El Pla de Ports consta dels següents capítols:

**Capítol 1. Plantejament, objectius i bases del Pla de Ports de Catalunya.** Aquest capítol exposa els motius de la redacció del Pla de Ports, els objectius que es pretenen aconseguir, el caràcter, vigència i tramitació del Pla, així com la metodologia seguida i el marc físic i legal on es situa.

**Capítol 2. Estudi del medi costaner.** El capítol fa una descripció del medi costaner on s'inclouen les característiques geològiques, meteorològiques, de biodiversitat i de clima marítim amb la seva dinàmica litoral associada. També es descriu el planejament urbanístic costaner vigent i s'analitza la situació socioeconòmica actual del litoral. A partir d'aquesta descripció s'ha realitzat una zonificació del litoral de Catalunya que facilita la planificació futura de les activitats que es poden desenvolupar a cada tram del litoral i que no comporta de manera automàtica la definició d'espais on és possible actuar portuàriament.

**Capítol 3. Inventari de les instal·lacions nàutiques del litoral català.** El capítol fa una descripció de la situació actual dels ports i dels diferents sectors portuaris: esportiu, pesquer i comercial, analitzant la problemàtica actual a nivell particular en cada port. També es presenta un inventari de les instal·lacions marítimes existents en el litoral català.

**Capítol 4. Estudi de la demanda.** Aquest capítol estudia la demanda als sectors esportiu, pesquer i comercial a Catalunya a partir de tendències d'evolució històrica i models econòmics i analitza els motors de generació de la demanda.

**Capítol 5. Diagnosi estratègica de l'activitat futura (període 2007-2015).** En aquest capítol es fa una anàlisi de les debilitats, amenaces, fortaleses i oportunitats de les instal·lacions portuàries catalanes, a partir de la qual i tenint en compte els objectius a assolir, es desenvolupa un pla de necessitats per a les activitats esportiva, pesquera, industrial i comercial.

**Capítol 6. Determinacions de caire normatiu.** El capítol recull les determinacions de caràcter normatiu i recomanacions a tenir en compte en les activitats que es desenvolupen en el litoral.

**Capítol 7. Proposta d'actuacions (període 2007-2015).** Aquest capítol du a terme una proposta d'actuacions, segons el pla de necessitats que es desenvolupa en el capítol 6 i que es classifiquen segons siguin a nivell d'infraestructura, d'explotació, mesures ambientals, mesures d'integració port-ciutat, relacionades amb la seguretat, o bé es tracti d'estudis.

**Capítol 8. Indicadors de seguiment.** El capítol presenta els indicadors que permetran el seguiment de la implantació del Pla de Ports en l'horitzó temporal de l'any 2015.

D'altra banda, conjuntament amb el text del Pla de Ports, es va trametre al CTEESC la **memòria ambiental** que incorpora l'informe de sostenibilitat ambiental.

### III. OBSERVACIONS GENERALS

**Primera.** El CTEESC posa de manifest, atesa la transcendència i extensió del Pla de Ports, que la sol·licitud del dictamen pel procediment d'urgència ha dificultat la tasca que li correspon com a òrgan consultiu. En aquest sentit, el CTEESC considera que el termini del procediment d'urgència és insuficient per a que les organitzacions que l'integren puguin analitzar i emetre una valoració rigorosa respecte a la normativa objecte de dictamen. Aquesta consideració s'agreuja pel fet que s'han rebut, en dies diferents, dues versions del Projecte de decret.

En conclusió, el CTEESC posa de manifest que la seva funció d'assessorament al Govern no s'ha pogut realitzar amb la qualitat i el rigor necessaris.

**Segona.** El CTEESC, atesa la rellevància socioeconòmica que pel país tenen les infraestructures portuàries, aeroportuàries i terrestres, considera que, a iniciativa del Govern, hagués estat òptim l'elaboració d'un pla integral d'infraestructures per Catalunya. Malgrat s'ha fet un pas endavant en incorporar les infraestructures viàries, logístiques i ferroviàries en un mateix pla (Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya – Infraestructures terrestres: xarxa viària, ferroviària i logística), cada cop resulta més necessari abordar el transport de persones i mercaderies a través d'una xarxa intermodal que tingui capacitat per garantir el transport porta a porta amb continuïtat en tota la cadena modal. Tanmateix, la necessitat d'obtenir un model més sostenible en el disseny de les infraestructures, tant pel que fa al medi ambient, com a la viabilitat econòmica i social, també recomana l'anàlisi conjunta de totes les infraestructures.

Davant aquesta situació, aquest Consell valora convenient la redacció d'un document que permeti identificar les vinculacions i implicacions d'unes infraestructures amb les altres o d'un pla amb els altres. La finalitat és poder diagnosticar la correcta integració dels tres plans que en el seu conjunt, concreten les actuacions que s'han de portar a terme a mig termini respecte les infraestructures terrestres, portuàries i aeroportuàries a Catalunya. A la vegada, la diagnosi hauria de venir acompanyada, si s'escau, de les modificacions pertinents de cada pla per tal de garantir la lògica coordinació de tots tres.

**Tercera.** El CTEESC, tenint en compte que el Projecte de decret objecte de dictamen deroga el Pla de ports de Catalunya aprovat per acord de Govern en data 29 de maig de 2001, considera que, tot seguint una previsible demanda, el Pla de Ports de Catalunya 2007-2015 es centra excessivament en la planificació i racionalització de l'augment dels amarradors als ports esportius. Així mateix, el CTEESC considera que el contingut del Pla no es correspon amb allò descrit en l'exposició de motius, on, entre d'altres, es fa referència a "atorgar una especial rellevància als port comercials i a les instal·lacions vinculades amb el sector pesquer per l'indubtable impacte econòmic que tenen les activitats que es desenvolupen en aquestes infraestructures portuàries".

**Quarta.** Aquest Consell considera les infraestructures portuàries del litoral català estratègiques pel desenvolupament socioeconòmic del país. De la capacitat d'adequació dels ports catalans a les actuals demandes dels sectors esportiu, pesquer i comercial, així com l'adaptació dels ports als requeriments medi ambientals que han de permetre obtenir un rendiment sostenible a tots nivells, dependrà en gran mesura la competitivitat dels ports catalans i la major utilització dels mateixos com a infraestructures al servei del desenvolupament econòmic i social. En aquest sentit, l'Acord estratègic per la internacionalització, la qualitat de l'ocupació i la

competitivitat de l'economia catalana, ja recull a la mesura 37 la necessitat de reforçar el front portuari català, les seves infraestructures i la seva projecció internacional, així com la voluntat d'impulsar el cabotatge a la Mediterrània i les connexions marítimes amb França, Itàlia i el Magrib.

En aquest sentit, pel CTEESC el Pla no entra a fons amb alguns aspectes significatius per la planificació del desenvolupament de les infraestructures portuàries a Catalunya. En concret, aquest Consell troba a faltar dins de la redacció final, una planificació estratègica, d'operacions i funcionalitat del conjunt de ports comercials de Catalunya. Així com el Pla cerca un reequilibri territorial pel que fa a la ubicació, dimensió i finalitat de les instal·lacions esportives, pel que fa a l'activitat comercial, el CTEESC considera que el Pla està mancat d'una visió que contempli la coordinació dels ports comercials, incloent la seva activitat, especialització o diversificació, complementarietat, etc. Aquest Consell considera que cal potenciar l'ús dels ports catalans pel transport de mercaderies i viatgers, i malgrat cada port compta individualment amb el seu pla estratègic, entén que el Pla de Ports ha d'incloure la coordinació de les diferents estratègies.

**Cinquena.** Pel que fa a la integració port-ciutat, el Pla contempla la millora de l'aprofitament dels espais de connexió del port amb la ciutat, usos complementaris i accessibilitat dels vianants, així com l'objectiu de potenciar la interacció de les activitats ciutadanes amb les possibilitats que ofereixen les infraestructures portuàries.

Tot i considerar positives les accions encaminades a fer accessibles les instal·lacions dels ports des de la trama urbana i l'ús de les seves instal·lacions dins d'una dinàmica integrada en l'activitat quotidiana del municipi, el CTEESC vol fer palès que la qualificació d'un port com a zona turística comporta normalment diferències entre l'activitat comercial que es desenvolupa al port i la de la resta del municipi quan aquest no està considerat com a turístic, especialment pel que fa a horaris i dies d'obertura.

En aquest sentit, el CTEESC considera que en la redacció dels plans especials dels ports com a instrument de planificació i desenvolupament de les zones de servei dels ports, caldrà incorporar les implicacions que la implantació de nous serveis, comerços, restauració, activitats d'oci, etc. pot tenir per la resta del comerç del municipi en qüestió. Per altra banda, els plans que contemplin la implantació d'aquestes activitats als ports, haurien de comptar en tot cas amb l'acord dels agents econòmics i socials del territori.

**Sisena.** El CTEESC considera important que el Pla de Ports faci esment a la necessària sostenibilitat de la mobilitat generada pel sistema portuari català, tant pel que fa als grans moviments de mercaderies dels ports comercials com a l'accessibilitat als ports esportius.

Per això considera important que pel que fa al trànsit terrestre de mercaderies es promogui el transport ferroviari connectant els ports comercials a la xarxa ferroviària d'ample continental.

I així mateix, cal fer esment al necessari compliment de totes les normes derivades de la Llei de mobilitat.

**Setena.** El CTEESC recomana concretar i especificar el procediment per a l'avaluació i seguiment del nivell de compliment de les previsions del Pla de Ports mitjançant indicadors periòdics mesurables, vinculats a l'objectiu general i als objectius particulars del Pla de Ports de Catalunya 2007-2015.

**Vuitena.** El CTEESC considera que fóra convenient fer constar les potencialitats de l'ús de les millors tecnologies disponibles per incrementar l'ecoeficiència dels ports.

**Novena.** El CTESC posa de manifest que no se li ha posat a disposició la memòria econòmica del Pla de Ports i del Projecte de decret que han estat objecte de dictamen, documentació que, d'acord amb l'article 19.3 del Decret 36/2002, li ha de ser remesa juntament amb la norma sobre la qual se sol·licita el dictamen.

**Desena.** Atès que aquest dictamen és preceptiu d'acord amb l'article 2.1.a) de la Llei 7/2005, de 8 de juny, del CTESC, i que el Projecte de decret posa de manifest que en la seva tramitació s'ha volgut garantir una àmplia participació pública i institucional, el CTESC considera que seria convenient que en el preàmbul també es fes menció al present dictamen.

#### **IV. CONSIDERACIONS A L'ARTICULAT DEL PROJECTE DE DECRET**

**1.** El CTESC recomana afegir un nou apartat a l'article 9 del Projecte de decret que estableixi que les instal·lacions portuàries han de complir la normativa vigent en matèria de foment de la mobilitat sostenible i segura, tant pel que fa a persones com a mercaderies.

**2.** El CTESC considera que la redacció de l'article 10 del Projecte de decret és confusa i recomana que s'aclareixi.

**3.** El CTESC recomana substituir, a l'article 11 del Projecte de decret, la referència concreta a la web del Departament de Política Territorial i Obres Públiques per una referència genèrica.

#### **V. CONCLUSIONS**

El Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya ha valorat el Projecte de decret pel qual s'aprova el Pla de Ports de Catalunya 2007-2015 i sol·licita al Govern que sigui receptiu a les recomanacions formulades en el present dictamen.

D'altra banda, el CTESC considera que no ha estat suficientment justificada la utilització del tràmit d'urgència en aquest cas.

Barcelona, 19 de febrer del 2007

La presidenta  
Mercè Sala Schnorkowski

La secretària executiva  
Teresita Itoiz i Cruells