

DIÀLEGS DAVALL S'AIGUA

Resum 6è Seminari: El desenvolupament del port exterior de Ciutadella i el seu efecte sobre el context territorial i l'activitat socioeconòmica.

Joan Sales, Enginyer de Camins, Canals i Ports per la Universitat Politècnica de Catalunya.

Data: 21 de març de 2013, 13:00h.

Lloc: Sala d'Actes de l'IME.

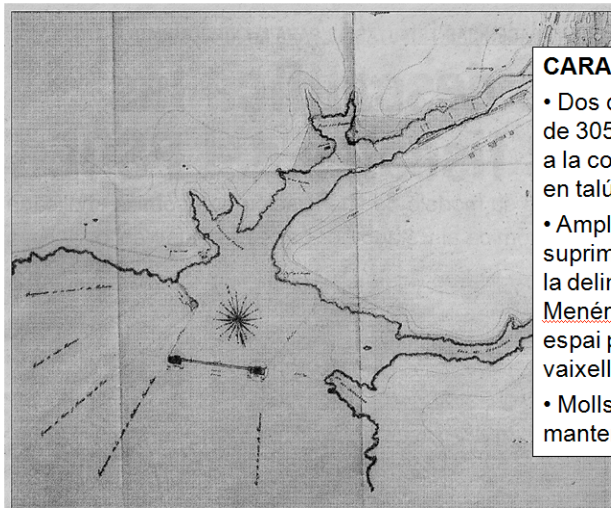
Després d'un parèntesi d'uns mesos, reprenem els "Diàlegs davall s'aigua", seminaris científico-tècnics organitzats conjuntament per l'Estació Jaume Ferrer i l'Institut Menorquí d'Estudis. Així, en aquest 6è seminari, Joan Sales, ens ha exposat part dels resultats de la seva tesina dedicada a l'estudi dels efectes produïts per la construcció del dic de Ciutadella sobre el context territorial de Menorca i la seva activitat socioeconòmica.

La xerrada està estructurada en dos grans blocs, en el primer dels quals Joan Sales fa un recorregut històric pels diferents projectes d'ampliació del port de Ciutadella (executats o no) que s'han anat considerant des de fa més d'un segle. El ponent explica que des de molt antic hi ha hagut una forta pressió per a l'ampliació del port de Ciutadella, per la seva situació occidental damunt Menorca i, per tant, més propera tant a la península com a l'illa de Mallorca.

Repàs històric del desenvolupament del port exterior de Ciutadella

Ja el 1903 es va redactar un projecte d'ampliació que considerava la construcció de dos dics exteriors: un aïllat i un altre perpendicular a la costa. Juntament amb la construcció dels dos dics, el projecte contemplava l'ampliació de cala en Busquets per guanyar espai de maniobra. Aquest projecte no es va arribar a executar. Posteriorment, el 1912, hi va haver un altre projecte d'ampliació del port que tampoc no es va portar a terme i del qual el ponent comenta que no ha aconseguit trobar-ne informació.

PROJECTE D'AMPLIACIÓ DE 1903



CARACTERÍSTIQUES

- Dos dics exteriors: un d'aïllat de 305 m i un de perpendicular a la costa de 96,5 m, tots dos en talús.
- Ampliació de Cala'n Busquets suprimint les dues puntes que la delimiten (Lazareto i Can Menéndez), per a guanyar espai per a maniobra dels vaixells.
- Molls d'atracament es mantenen a l'interior.

Entre els anys 1929 i 1962, es va dur a terme, ara sí, un eixamplament interior del port. Amb els materials extrets d'aquest eixamplament es va omplir la colàrsega de cala en Busquets amb la finalitat de fer-hi passar l'actual camí de sa Farola.

Posteriorment, entre els anys 1991 i 1999, es van proposar fins a tres projectes d'ampliació amb dic exterior de gran envergadura. Aquests projectes anaven acompanyats d'una ampliació de cala en Busquets i la construcció d'una urbanització i un camp de golf adjacent. Cap d'aquests projectes no es va dur a terme.

Entre el 1999 i el 2003 es va abandonar la idea de construir un dic exterior. En canvi, el que es va proposar va ser una reordenació dels usos del port i millora de les instal·lacions amb la construcció d'una nova estació marítima, i una ampliació moderada de cala en Busquets. Tot açò va quedar recollit al Pla d'Utilització d'Espais Portuaris de 2002.

A continuació, entre els anys 2003 i 2007, es recupera la idea de construir un dic exterior. Una rissaga molt forta l'any 2006 precipita els fets i el 2007 s'arriba a un acord polític per construir el dic de Son Blanc. Les obres d'aquest dic comencen el maig de 2007 i finalitzen el maig de 2011, amb un cost total de 78 milions d'euros. Paral·lelament a aquest projecte, es reordena l'interior del port de Ciutadella amb molls flotants per a embarcacions d'ús recreatiu.



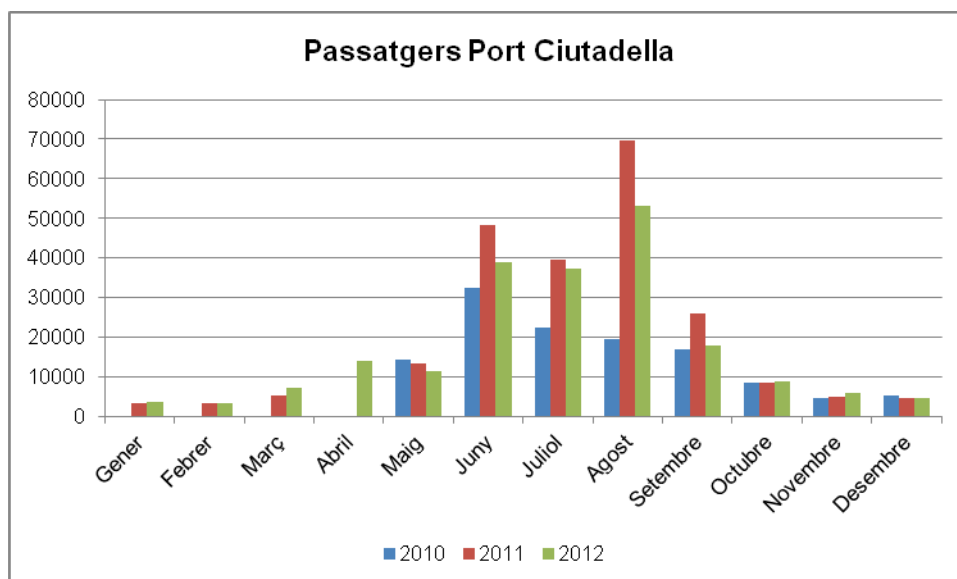
Foto: Ports de les illes Balears



En el segon bloc de la xerrada, Joan Sales exposa l'avaluació d'impactes socioeconòmics i sobre les xarxes d'infraestructures realitzada en la seva tesina. Els impactes socioeconòmics avaluats han estat: evolució del trànsit al Port de Ciutadella, competència amb el port de Maó, càrregues de distribució directa Mallorca-Menorca i augment dels amarraments al port interior. Per altra banda, els impactes sobre la xarxa d'infraestructures avaluats han estat: la relació amb la xarxa de carreteres i la relació amb la xarxa de ports.

Evolució del trànsit marítim al port de Ciutadella

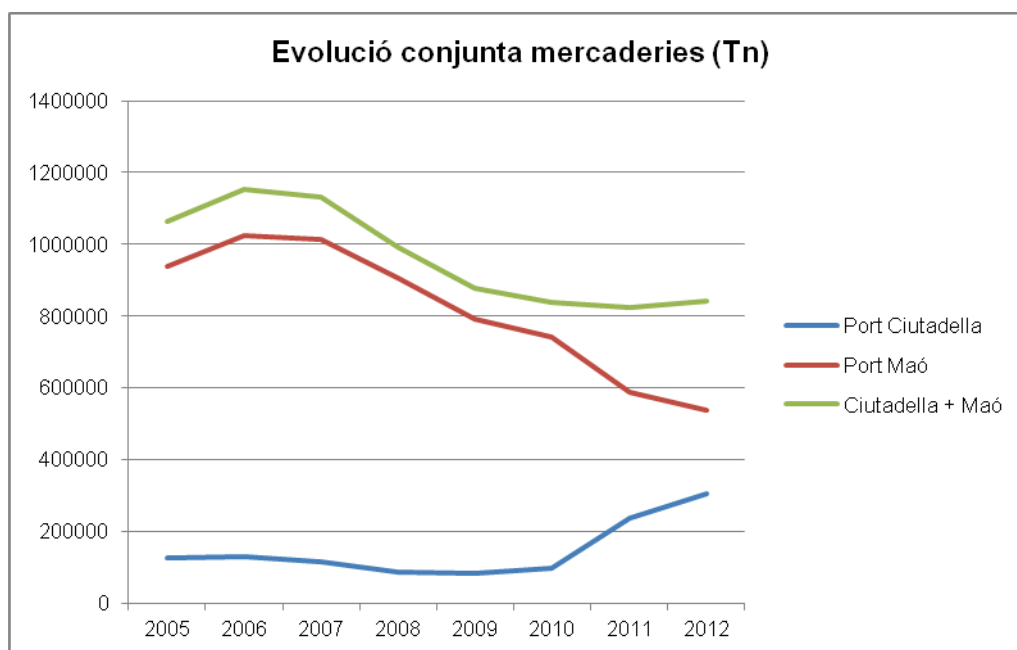
S'ha detectat un augment molt important de trànsit de passatgers concentrat els mesos d'estiu, amb un 70% més de passatgers l'any 2011 i un 50% més l'any 2012, respecte el 2010. Pel que fa a les mercaderies, hi ha hagut també un augment molt important, però en aquest cas es distribueix per igual durant tot l'any. Aquest augment va ser del 143% l'any 2011, i del 215% l'any 2012, respecte el 2010.



Competència amb el port de Maó

A Maó, en canvi, ha passat el contrari. El trànsit de passatgers ha disminuït un 36% el 2011, i un 37% el 2012, i el trànsit de mercaderies ha disminuït un 21% el 2011 i un 27% el 2012, sempre respecte el 2010.

En total, durant els anys 2011 i 2012 hi ha hagut un major trànsit de passatgers a Ciutadella que a Maó. En canvi, en el cas de les mercaderies, tot i que una part del trànsit s'ha traslladat a Ciutadella, en total segueix sent més elevat a Maó. Això es deu, en bona mesura, a que a Maó hi ha estibadors i instal·lacions industrials que permeten rebre contenidors sense necessitat de ser transportats amb un camió amb conductor.



Càrregues de distribució directa Mallorca-Menorca

Un dubte generat per la construcció del dic de Ciutadella era que potser part de la logística de distribució de mercaderies podria ser traslladada a Mallorca. Açò és com dir que Mallorca podria convertir-se en el polígon industrial de Menorca, en detriment de part de l'activitat econòmica de Menorca. Pels indicadors avaluats per Joan Sales, sembla que aquest fet no està passant en l'actualitat.

Augment dels amarraments al port interior

Hi ha hagut un augment d'un 33% dels amarraments al port interior de Ciutadella, dedicats a embarcacions de lleure. Acò ha cobert una demanda social que hi havia a Ciutadella.

Relació amb la xarxa de carreteres

Mentre el trànsit de camions no ha augmentat de manera significativa a l'eix Ronda Sud-Carretera Maó-Ciutadella, sí que ho ha fet el trànsit de cotxes en temporada alta a la Ronda Sud i al tram proper a Ciutadella de la carretera general, segurament a causa de l'augment del número de passatgers a l'estiu.



Relació amb la xarxa de ports

Els itineraris coberts des de Ciutadella segueixen sent els mateixos que eren: Alcúdia i Barcelona. El que sí ha canviat és la freqüència i la capacitat de la flota que hi opera. Amb el port d'Alcúdia la freqüència ha augmentat un 9% i la capacitat de la flota un 73%, el qual suposa un augment de la capacitat de transport del 89%. Amb el port de Barcelona, les freqüències han augmentat un 71% i la capacitat de la flota un 73%, que en conjunt suposa un augment de la capacitat de transport d'un 149%.

És significatiu el fet que la companyia *Balearia* ha traslladat tots els seus vaixells i itineraris al port de Ciutadella. Açò ha estat motivat per l'avantatge que suposa poder passar pels ports d'Alcúdia, Ciutadella i Barcelona recorrent la mateixa distància que des del port de Maó al de Barcelona.

Debat final

Una vegada finalitzada l'exposició s'obre un debat entre el públic assistent. Es planteja si el transport marítim podria arribar a ser una alternativa al transport aeri. Ara mateix, a nivell de transport entre illes sembla que sí, però els preus per viatjar a la península segueixen sent molt més baixos amb avió que amb vaixell.

Entre altres aspectes es parla del possible impacte econòmic de la construcció del port. Sergi Marí (director de l'OBSAM) comenta que segons els indicadors presentats durant la xerrada, de moment no hi ha hagut creació de comerç. Qüestiona la necessitat de construir el port de Ciutadella, amb prop de 80 milions d'euros gastats, el qual no ha impulsat el comerç a Menorca durant els anys 2011 i 2012. Resulta difícil destriar l'efecte de la crisi econòmica internacional sobre aquesta evolució. Assenyala també que si açò no s'ha donat durant aquests primers anys, serà impossible de saber si es dona en un futur, ja que el fet de la construcció del dic quedarà diluït entre molts altres factors que afecten l'economia de Menorca. Joana Barceló (presidenta del Consell Insular quan es va aprovar el projecte del dic de Son Blanc) expressa el seu desacord, dient que el port de Ciutadella ha incentivat el transport de passatgers entre illes.

En total han assistit 10 persones a aquest "Diàleg", entre elles, personal de l'OBSAM, personal de l'Estació d'Investigació Jaume Ferrer, polítics, i representants del GOB, entre d'altres.

Seminaris científics organitzats per l'Estació Jaume Ferrer (IEO) i l'Institut Menorquí d'Estudis (IME)

Març de 2013
