



**DIRECCIÓ GENERAL DE POLÍTiques
AMBIENTALS I MEDI NATURAL**

C/ PROVENÇA, 204-208

08036 BARCELONA

Att. Sr. Marc Vilahur

Director General

**AL·LEGACIONS del CLÚSTER NÀUTIC CATALÀ by ADIN i de la
FUNDACIÓ MAR BLAU al PROJECTE D'ORDRE PER APROVAR EL
PLA RECTOR D'ÚS I GESTIÓ DE L'ÀMBIT MARÍ DEL PARC
NATURAL DE CAP DE CREUS:**

Barcelona 11 de novembre de 2022

Introducció:

- El sector nàutic català "viu" del bon estat del medi marí i per aquest motiu abans que s'encunyés el terme "sostenibilitat", nosaltres ja n'érem plenament conscients i curosos.
- La nàutica, com tot, serà sostenible o no serà, i per això des del CLUSTER NÀUTIC, hem promogut, i varem presentar, el passat més d'Octubre al Saló Nàutic Internacional de Barcelona:
 - o FUNDACIO BLAU MAR
 - o DQN, Distintiu de Qualitat Mediambiental Nàutica, d'empresa nàutica sostenible
 - o Guia de Bones Pràctiques Mediambientals per a les empreses nàutiques
- ***Aquestes al·legacions /consideracions són fruit del treball, col·laboració i consens del sector nàutic català i de les empreses del territori.***



Consideracions / Comentaris PRELIMINARS:

- A principi del mil·lenni, Yamaha va presentar les novetats en motors marins de 4 temps al llac Constança (Bodensee), molt conegut per la seva restrictiva regulació a la navegació, per mostrar als consumidors europeus que els seus motors marins acomplien les normatives més restrictives d'Europa.
- Des de fa quasi dues dècades que no està permesa la matriculació a Europa de motors 2 temps de carburació. Aquests motors antics de 2 temps funcionen amb una barreja de benzina i oli. Amb aquesta mescla l'oli no acaba de cremar bé i aquests motors podien ser tant ineficients que acabaven llançant al mar una part del seu combustible sense cremar.
- Tot i que ja fa molts anys que la Unió Europea va prohibir la matriculació d'embarcacions i motos aquàtiques amb aquest tipus de motor, a dia d'avui una bona part de la flota encara continua en circulació, i una primera consideració seria prohibir la navegació al Parc de totes les embarcacions i motos aquàtiques amb aquest tipus de motorització, distingible a simple vista pels fums i sorolls que produeixen, donant pas a les tecnologies més netes, menys contaminants i silencioses, i a la vegada donant un incentiu als usuaris per a remotoritzar les seves embarcacions.
- Cal afegir també, que avui en dia una moto aquàtica contamina molt menys que una embarcació i que per acomplir amb les normatives Europees cada cop més exigents, les motos aquàtiques, de la mateixa manera que tota la resta de vehicles de la nostra societat, han hagut d'incorporar cada cop més elements de protecció al medi natural tals com sistemes de reducció sonora i catalitzadors. Destacar que el casc de les motos d'aigua no necessita del tractament antifouling que necessiten aplicar anualment a tota la resta d'embarcacions i que tants residus nocius aboca al mar. Per altre banda, amb les motos d'aigua no s'altera l'ecosistema del fons marí (Posidònia) ja que, generalment, no duen cap tipus d'àncora per a poder fondejar. Finalment, les hèlixs de les motos d'aigua es troben protegits dins una turbina per la qual cosa resulta quasi bé impossible que provoquin talls a la fauna marina tal com dofins i peixos lluna.

- Aquest tema del PRUG del Cap de Creus, ja fa molt anys, que està en marxa. L'any 2014 vàrem aconseguir el compromís del l'Hble. Conseller Sr. J.M Pelegrí i del Sr. A. Trasobares, Director General de Medi Natural, de que es refaria el Prug, tenint en consideració les consideracions del nostre sector:
<https://www.lavanguardia.com/local/girona/20141121/54420088107/cap-creus-prug-adin-conseller-agricultura-adin.html>
- Posteriorment, seguint el seu procés vàrem tenir dues entrevistes amb el nou Sr. F. Miralles, Director General de Polítiques Ambientals, i representants del Territori (l'Associació d'empreses Nàutiques de Cadaqués, amb Motonàutica Manel i Nàutica Viñas).
- I ara, quasi deu anys després, ens tornem a trobar amb un nou intent de l'Administració Catalana de limitar els drets dels amants de la navegació.
- Creiem que el projecte PRUG per a la preservació del Parc Natural del Cap de Creus, s'hauria de basar en criteris tècnics, científics i legals i nombroses de les restriccions que es pretenen aplicar no estan subjectes a criteris d'aquestes característiques.
- Com en el cas de les motos aquàtiques:
 - o Les similituds entre motos aquàtiques i embarcacions fan que qualsevol tractament distintiu en termes d'accés a l'aigua sigui discriminatori ja que els motors de les motos aquàtiques estan subjectes a les mateixes normes de construcció i requisits tècnics que els motors d'embarcacions i compleixen els estrictes límits d'emissions (gasoses i sonores) de la nova Directiva d'embarcacions d'esbarjo de la Unió Europea (RCD II – 2013/53/UE); al igual que els motors de les embarcacions.
 - o La sociologia de l'ús de PWC també ha canviat substancialment, cap a un ús familiar i turístic més que un ús esportiu i de rendiment on la pròpia indústria ha desenvolupat programes educatius per conscienciar els usuaris sobre un ús segur i responsable i a més les motos aquàtiques s'utilitzen en zones sensibles i també per a tasques de socorrisme i de seguretat i salvament.

- Hi ha algun informe tècnic o científic que constati que les motos aquàtiques contaminen més que altres tipus d'embarcacions? La resposta es que no hi cap. És més la seva eficiència està molt per sobre de la major part d'embarcacions. En canvi des del punt de vista legal els usuaris de les motos aquàtiques tenen el mateix dret a navegar que la resta d'embarcacions. D'on ve, doncs, aquesta restricció? La resposta rebuda és "pel tarannà del parc"
- I com en el cas de les embarcacions exemptes de titulació:
 - Aquestes embarcacions de fins a 5 m. d'eslora i fins a 15 CV, que són majoritàriament de lloguer, són generalment utilitzades per un públic familiar, i prudent, que vol fer una petita excursió/sortida marítima.
 - Hi ha algun informe tècnic o científic que constati que les embarcacions exemptes de titulació contaminen més que altres tipus d'embarcacions? Al contrari al tenir la potència limitada a 15 Cv, les seves emissions són molt més baixes que de la resta d'embarcacions. El que sí és evident, és que des d'un punt de vista legal els usuaris d'aquest tipus d'embarcacions, bàsicament de lloguer, tenen els mateixos drets que la resta d'embarcacions i d'armadors particulars.

Algunes regulacions que proposaríem:

Tal vegada que l'objectiu principal del PROJECTE D'ORDRE PER APROVAR EL PLA RECTOR D'ÚS I GESTIÓ DE L'ÀMBIT MARÍ DEL PARC NATURAL DE CAP DE CREUS és la seva preservació, les restriccions a aplicar hauran de ser proporcionals a l'afectació i al dany que produeixin en el medi marí, i no podran ser arbitràries, sinó basades en estudis tècnics i científics i informacions demostrables:

- La primera, seria la prohibició total de la pesca professional a tot el Parc Natural, donat que la seva activitat esgota la fauna i destrossa el fons marí, i les seves embarcacions i motoritzacions són, en general, escandalosament antigues i ineficients, agreujat a més en que la seva activitat econòmica, en quant a llocs de treball i la facturació que genera, respecte a d'altres activitats com la nàutica d'esbarjo, que és gran potenciador del turisme de qualitat a la zona, és molt inferior i, per tant, poc rellevant.
- Prohibició a la navegació dels motors marins de 2 temps poc eficients, matriculats amb anterioritat a l'any 2000.
- Prohibició a la navegació dels motors marins dièsel poc eficients, fabricats amb anterioritat a l'any 2000.
- Proposem la generació online d'un carnet de navegant del Cap de Creus, que s'obtingui, després de llegir una sèrie de recomanacions i informació del Parc, similar al que va crear la Federació Catalana de Pesca Esportiva i Càsting i que finalment no va transcendir.
- Donar accés a les motos amb motors actuals de 4 temps, que són molt més respectuoses amb el medi ambient i compleixen totes les Normatives Europees actuals.
- Permetre el fondeig de les motos aquàtiques en les mateixes condicions que les altres embarcacions, ja que el seguiment actual de Posidònia oceànica no es concloent sobre si el fondeig lliure d'embarcacions petites (menys de 12m d'eslora) genera un impacte significatiu sobre les praderies, pel que mentre no es demostrï el seu impacte negatiu, preguem es mantingui el fondeig com fins ara, excepte per a les

embarcacions de gran eslora, i per tant encara menys pel que fa a les motos aquàtiques.

- Permetre l'accés a les excursions guiades amb monitors de motonàutica degudament inscrits al ROPEC (Registre Oficial de Professionals de l'Esport de Catalunya). Aquests haurien d'explicar durant l'activitat les mesures del PRUG i la importància de respectar l'espai natural del parc així com els animals que hi viuen. Cal tenir, també, en compte el fet que no hi ha cap denúncia contra les excursions que totes les empreses porten realitzant des de fa molts anys, que les motos estan limitades en potencia, que el número de motos per excursió està limitat per llei a quatre més la del propi monitor del grup, que existeixen dispositius electrònics, que la majoria de lloguers utilitzem, capaços de restringir de manera automàtica la navegació d'aquestes motos a les zones que es determinin a més a més d'emmagatzemar i visualitzar l'històric de la navegació realitzada.
- Limitar la velocitat de les motos igual que es limita la de la resta d'embarcacions, ja que el seu desplaçament d'aigua es substancialment inferior al de les embarcacions.
- Limitar l'accés a les zones més protegides i crítiques del parc, de la mateixa manera que s'hauria de fer amb la totalitat de les embarcacions.
- Demanar a les empreses arrendadores que informin als seus clients sobre la regulació del parc i les normes a complir.
- Pel que fa a les embarcacions sense titulació. Considerem que tenen una molt petita incidència en l'assoliment dels objectius de conservació del medi i la fauna del Cap de Creus. Son embarcacions amb motoritzacions molt petites de màxim 15 cv, per la qual cosa el soroll o la contaminació que puguin provocar és mínima i sobretot si les comparem amb les grans embarcacions.
- Entenem que una de les principals preocupacions del PRUG són les grans àncores de les embarcacions grans, que malmeten el fons marí i especialment la posidònia. Per la qual cosa es contempla que aquestes embarcacions només puguin fondejar amb boia. A les embarcacions de més petita eslora si que se'ls permetrà fondejar amb àncora, en canvi, a les més petites embarcacions sense titulació que són les barques amb

àncores més petites que hi ha, d'uns 3-5 kg aproximadament se'ls hi prohibeix completament el pas i fondeig. Segons el mateix raonament del PRUG, no tindria lògica prohibir-les. *No hi ha cap argument tècnic ni científic que ho sustenti.*

- Es diu també que se'ls vol prohibir l'accés perquè els patrons d'aquestes embarcacions no disposen de titulació nàutica. Primer de tot, cal destacar que la navegació exempta de titulació està contemplada i regulada al *Reial Decret 875/2014 pel qual es regulen les titulacions nàutiques per al govern de les embarcacions d'esbarjo*. Volem recalcar que el fet de no disposar de titulació nàutica no significa no ser respectuosos amb el medi ambient i la normativa del parc, pot ser molt més respectuós un usuari sense titulació nàutica que un amb titulació perquè creiem que depèn més de la consciència ecològica de cada persona que dels coneixements nàutics adquirits amb titulacions com la llicència de navegació que la gent adquireix sense necessitat ni tan sols d'examen o altres. En aquest sentit, *no hi ha cap argument legal ho sustenti.*
- Aquestes embarcacions sense titulació solen ser de lloguer i els arrendadors s'encarreguen d'explicar bé les normatives, les zones on poden accedir i de subministrar bosses de deixalla perquè no s'aboqui res al mar.
- Veiem discriminatori dir que un usuari sense titulació té un pitjor comportament dins el parc pel sol fet de no tenir titulació nàutica que un que si que disposi de titulació, quan sabem amb absoluta certesa que aquestes petites embarcacions són molt menys contaminants que les més grans.
- Proposem que a les barques petites sense titulació, se'ls pugui limitar l'accés de les zones més protegides al igual que la resta d'embarcacions però que d'una manera o altre és reguli, en lloc de prohibir el seu accés al parc.
- En general, es permet el fondeig lliure a les aigües del Parc Natural, excepte en les zones de no fondeig i als camps de boies establerts en el Pla pilot. En quant a la navegació i al fondeig, en general, a falta de petits matisos tècnics, les limitacions al fondeig i a la velocitat de navegació i a la distància de la costa són força raonables, i properament detallarem les propostes consensuades dins el nostre col·lectiu. En



particular, la proposta de PRUG inclou el projecte d'instal·lació dels camps de boies i les zones de no fondeig amb la seva delimitació, número de boies previstos, ... que esperarem poder consensuar arribat el moment.

- Considerem que, a més de l'Administració, tots els agents implicats com entitats empresarials, lúdiques, ports i clubs nàutics, hem de participar en la promoció dels mitjans divulgatius i formatius per a tots els llogaters de boies i pels usuaris.
- I per acabar, des del Clúster Nàutic Català demanem que el sector empresarial de la nàutica d'esbarjo tingui almenys un representant en el Consell del Parc Natural del Cap de Creus.





Consideració / comentari FINAL:

- Tot i que confiem en el bon criteri de l'Administració Catalana, per a revertir aquestes restriccions, en particular les referides a la prohibició de la navegació de les motos aquàtiques i de les embarcacions sense llicència, que suposen una bona part de l'activitat econòmica dels centres nàutics de la zona, el nostre prec seria que en el lamentable cas que no se'ns tingui en consideració, aquesta restricció es fes **de manera gradual**, i progressiva durant un termini mínim de 10 anys, de tal manera que les empreses, algunes d'elles amb importants flotes d'embarcacions i motos aquàtiques, i nombrosos monitors i personal, puguin amb el temps anar amortitzant totes les unitats adquirides per a la pràctica d'aquestes activitats.

Barcelona 11 de novembre de 2022

Miquel Guarner

Secretari General

