

# AUEECAD

## CONSIDERACIONS QUE FORMULA EN LA FASE DE PARTICIPACIÓ CIUTADANA L'ASSOCIACIÓ D'USUARIS D'EMBARCACIONS D'ESBARJO DE CADAQUÉS (AUEECAD) A LA PROPOSTA DE PLA RECTOR D'ÚS I GESTIÓ DE L'ÀMBIT MARÍ DEL PARC NATURAL DEL CAP DE CREUS

### Índex

<b>1. Introducció</b> .....	2
<b>2. Rufió</b> .....	5
<b>3. Fondeig i eslores</b> .....	7
<b>4. Pernoctació</b> .....	9
4.1. Impacte de la pernoctació en el medi.....	9
4.2. Seguretat marítima .....	11
<b>5. Camps de boies i zones de no fondeig</b> .....	13
<b>6. Regulació velocitat màximes permeses de navegació</b> .....	17
6.1. Efecte mediambiental del límit de velocitat .....	17
6.2. Complexitat de la divulgació de la norma .....	18
6.3. Greuge comparatiu de les embarcacions amb base al terme de Cadaqués a l'hora d'emplenar el dipòsit de combustible .....	19
6.4. Convivència entre les diferents tipologies d'embarcacions a les aigües del Parc	19
<b>7. Pesca recreativa</b> .....	20
7.1. Zones prohibides.....	20
7.2. Bag limits.....	22
<b>8. Submarinisme recreatiu</b> .....	23
8.1. Busseig .....	23
8.2. Snorkel .....	24
<b>9. Motos nàutiques</b> .....	25
<b>10. Accessibilitat</b> .....	25
<b>11. Subministrament combustible</b> .....	26
<b>12. Dades i transparència</b> .....	26
<b>13. Presa de decisions</b> .....	27
<b>14. Vigilància</b> .....	27

**ANNEX I: Informe tècnic-jurídic relatiu a la seguretat marítima en el marc de la proposta de Pla Rector d'Ús i Gestió de l'àmbit marí del Parc Natural del Cap de Creus.**

# AUEECAD

## 1. Introducció

La costa del Cap de Creus ha vist passar les diferents civilitzacions que han poblat i han navegat en aquest mar nostre, ja els grecs i els romans ens han deixat múltiples mostres del seu pas en forma de restes arqueològiques que han ajudat a definir la història<sup>1</sup>.

En aquest sentit, cal destacar la importància econòmica del port de Cadaqués a les darreries del segle XIX i principis del XX, en tant que es va convertir en punt d'aturada dels anomenats pailebots, carregats de mercaderies, i que feien recés al municipi.

Avui dia, defensem la presència a Cadaqués i a Portlligat dels anomenats pilons o norais que eren punts d'amarratge d'aquests vaixells. Aquests norais facilitaven que aquestes embarcacions tinguessin diversos punts de subjecció, el que ajudava a la seva seguretat i de retruc a no malmetre el fons marí. No obstant, dubtem que amb la filosofia del PRUG s'haguessin permès aquest tipus de construccions, norais/pilons, ja que haguessin dit que afectaven a la morfologia de la costa, la qual cosa també es podria dir de la riba de Portlligat.

En data 12 de març del 1998, es va aprovar la Llei 4/1998 de protecció del Cap de Creus, per la qual es declara Parc Natural la península del Cap de Creus i el seu entorn marí, essent en l'àmbit marí el parc més gran de Catalunya. Dita llei estableix unes normes de protecció amb l'objectiu de preservar la seva riquesa natural tant singular que per la seva configuració geològica forma "un conjunt únic a nivell mundial, fonamental per a la comprensió de l'evolució geològica dels terrenys més antics de Catalunya"<sup>2</sup>. Alhora, "des del punt de vista biològic, resulten especialment destacables la diversitat i la riquesa del patrimoni vegetal, conseqüències directes de la seva situació biogeogràfica, la coexistència d'elements mediterranis i extramediterranis i la presència de nombroses espècies rares, algunes endèmiques. La multiplicitat de biòtops té la seva correspondència a nivell faunístic, on cal remarcar l'elevat potencial de recuperació natural que ofereix encara aquest espai. Especialment reconeguts són els seus extraordinaris valors paisatgístics, amb l'excepcional bellesa dels ambients litorals que contrasta amb la dels paratges interiors, on molt sovint l'acció secular humana ha incidit essencialment en l'harmònica i peculiar configuració del paisatge actual"<sup>3</sup>.

En aquest sentit, per poder ordenar i planificar l'espai protegit, l'article 10 de l'esmentada llei preveu l'aprovació d'un Pla rector d'ús gestió, que ha de "programar les actuacions i establir les altres determinacions que resultin necessàries per al desenvolupament, mentre estigui vigent, de la gestió del Parc Natural", la revisió del qual s'ha de fer quadrienalment.

---

<sup>1</sup> Vegi's el llibre "*la Marina mercant de Cadaqués*" de Josep i Gaietà Rahola, el qual és un bon exemple de les gestes marines dels nostres avantpassats.

<sup>2</sup> Exposició de motius de la Llei 4/1998, de 12 de març, de Protecció del Cap de Creus.

<sup>3</sup> Exposició de motius de la Llei 4/1998, de 12 de març, de Protecció del Cap de Creus.

## AUEECAD

Aquest instrument que la disposició sisena de la Llei ordenava que el Govern havia de redactar en el període màxim d'un any no s'ha arribat aprovar mai. Va haver-hi un primer intent l'any 2014, que no va reeixir per l'oposició frontal de tots els sectors implicats, des dels econòmics, socials, els usuaris i les diferents administracions locals. D'aquesta manera, el fet que fa 23 anys que s'hauria d'haver aprovat el PRUG i que encara no s'ha aconseguit ens dóna idea de la dimensió de la complexitat del problema, així com de les moltes afectacions que té en els diferents àmbits i sectors.

Des de l'any 2020, la Generalitat de Catalunya ha tornat a reprendre la tasca d'aprovar i posar en marxa el Pla rector de l'ús i gestió de l'àmbit marí del Parc Natural de Cap de Creus (en endavant, **PRUG**). Malgrat els seus esforços per consensuar mesures que esdevindran prohibicions i regulacions dins del Parc, i havent-se reunit amb diferents sectors d'activitats econòmiques i socials de la zona, és evident que hi han desequilibris importants territorials i sectorials que es veuen reflectits en la seva proposta inicial que ara mateix està immersa en el seu procés participatiu.

Els usuaris hem anat escoltant amb inquietud algunes d'aquestes mesures, se n'ha parlat, s'han fet reunions, però l'obertura d'un nou procés participatiu per part del Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural, ha estat el detonant per entendre que els usuaris d'embarcacions d'esbarjo de Cadaqués havíem d'actuar amb una sola veu. Per aquest motiu, s'ha propiciat la creació de l'Associació d'Usuaris d'Embarcacions d'Esbarjo de Cadaqués (en endavant, **AUEECAD o Associació**) per a que faci la funció d'interlocutor amb l'Administració.

D'aquesta manera, des de l'AUEECAD estem totalment d'acord que cal implementar mesures que ens permetin ordenar i conservar el nostre estimat Mar. Creiem profundament que tant els nostres associats com la immensa majoria del sector nàutic recreatiu que té base a Cadaqués i Portlligat són els primers defensors d'un equilibri mediambiental que ens permeti gaudir de forma respectuosa i tradicional amb la fauna i flora que conviu entre nosaltres en aquest medi tant meravellós com és el Mar de Cap de Creus.

Tanmateix, un dels sectors que esdevé més afectat pel PRUG és el sector de la nàutica recreativa i amb especial afectació a les barques que estan fondejades a la badia de Cadaqués i Portlligat.

Analitzant la proposta final de PRUG, és molt evident que hi han sectors com transport de passatgers, pesca professional o les activitats que desenvolupen els centres d'immersió, que han estat treballats des de fa temps i les regulacions que s'esmenten al PRUG conjuguen perfectament l'activitat amb les normes a aplicar. Però això no passa amb altres sectors i, en concret, amb la nàutica recreativa a motor. També resulta evident que tampoc s'han tingut en compte per la Generalitat a l'hora de redactar la proposta de PRUG les diferents geografies, condicions meteorològiques i característiques importants de les diferents poblacions del Cap de Creus.

D'aquesta manera, convé detallar les condicions específiques de Cadaqués i Portlligat envers el PRUG, que es poden resumir en els següents punts:

## AUEECAD

- **A Cadaqués i Portlligat no existeix port esportiu ni club nàutic** que permeti tenir els serveis que presten aquestes infraestructures.
- Malgrat que la badia de Cadaqués es troba fora de la regulació i no es considera Parc Natural, sortint de la badia navegant s'està rodejat pel Parc Natural i **el 100% del seu litoral està afectat pel PRUG al igual que el 100% del seu territori que hi és dins del PNCC.**
- L'ús que se li donen a les barques fondejades a Cadaqués i Portlligat és **entre el 1 de juny al 15 de setembre**, ja que coincideix amb el període que l'ajuntament instal·la les boies de fondeig. Aquesta temporalitat només la té el municipi de Cadaqués per la manca d'un port resguardat dels temporals de llevant.
- **Cadaqués és un port natural obert i exposat a les inclemències meteorològiques adverses de forts vents i onatges propis de la zona** (tramuntana, llevantada o garbinada).

En aquest sentit, les empreses concessionàries dels polígons de boies de fondeig de la badia, fan constar en els contractes signats amb el seu clients la següent clàusula: "(...) amb la signatura del present contracte, el CLIENT manifesta que és conscient i coneixedor que la badia de Cadaqués té una particular situació geogràfica que fa que sigui un port natural obert i exposat a les inclemències meteorològiques adverses de forts vents i onatge propis de la zona (tramuntana, llevantada o garbinada) així com de calmes absolutes i n'assumeix les conseqüències que dites calmes o forts vents o onatge puguin ocasionar al tren de fondeig i/o a l'embarcació directa o indirectament inclús dins el període de vigència del contracte. El client entén i és conscient de que la seva embarcació NO es troba amarrada dins un port i per tant el RISC de fondejar la seva embarcació en una badia oberta exposada a tots els vents i onatge és alt. (...) L'empresa aconsella, portar-la a un port segur en cas de mal temps i contractar una assegurança a tot risc per a l'embarcació."

- Donada la seva pròpia realitat, **a Cadaqués la major part de les embarcacions són tradicionals de fusta o amb una eslora petita.**
- El **nombre d'embarcacions passa de les 1.000**, unes 850 a les boies de la badia de Cadaqués, unes 160 a les boies de Portlligat i unes 180 varades a les platges i als pantalans.
- El litoral de Cadaqués no compta amb platges de grans o mitjanes extensions que puguin absorbir amants del mar, fet que genera la necessitat d'ús de la barca d'esbarjo

Cadaqués i Portlligat, amb les seves condicions i singularitats, obliguen a repensar certs aspectes que formaran part de les nostres consideracions al PRUG, que han estat fruit de debats interns i d'aportacions de persones externes a l'Associació que ens han ajudat a enriquir els nostres punts de vista i afegir un valor tècnic que el fem constar en els diferents punts del present escrit.

# AUEECAD

Volem destacar un comentari, que molts estiuejants han confirmat, que ens ha fet arribar un dels nostres associats, un autònom del poble, i que resumeix molt bé el que suposa la navegació d'esbarjo a Cadaqués:

*"Cadaqués és un poble aïllat, sense platges grans, només algunes petites cales, la única economia és el turisme, tots depenem directament o indirecta del turisme. Si es limita el fondeig i la gent no pot sortir amb barca deixaran de venir a Cadaqués, es vendran ses cases i marxaran a un altre indret, i llavors de què viurem la gent de Cadaqués? Si no tenim la gent de la segona residència, per poder arreglar i mantenir les seves cases, no tindrem feina. Jo he parlat amb molts clients i tots diuen el mateix, que si no poden sortir en barca a fer el seu picnic es venen ses cases i se'n van, i no ens enganyem, ningú les comprarà, perquè si no es pot anar en mar, a Cadaqués no hi ha res.*

*Aquest tema és un tema molt seriós, que afecta a tots els Cadaquesencs, tant els que tenen barca com els que no, cal reflexionar, aquí si que estem hipotecant el nostre futur i el dels nostres fills."*

En aquest sentit, **des de l'AUEECAD formulem les següents consideracions en el marc del tràmit de participació ciutadana per a l'aprovació del PRUG, que compten amb el recolzament de l'Ajuntament de Cadaqués**, després d'haver-les-hi exposat en diferents reunions, **així com amb l'aval dels 350 associats de l'AUEECAD.**

## 2. Rufió

L'article 16.4 del PRUG en la seva redacció literal disposa el següent: *en cas d'amarratge a roca aquest s'ha de fer mitjançant un cap sense objectes metàl·lics o altres materials que puguin malmetre la roca.*

Aquesta norma implica l'exclusió de l'ús del ruixó (o rufió, en Cadaquesenc) que, segons el Diccionari de la Gran Enciclopèdia Catalana és una "àncora petita de tres braços o més generalment de quatre i sense cep, emprada en les barques de poca grandària per a fondejar, per a enganxar i treure coses del fons de la mar, etc."

A la costa de Cap de Creus, de manera tradicional, el rufió s'ha emprat, agafat a la part emergida de les roques, per evitar el borneig d'una embarcació ancorada a prop de la costa, sobretot en embarcacions petites, fent així més segur el fondeig.

L'AUEECAD compta entre els seus associats amb el criteri expert del **Sr. Àlex Aguilar**, Catedràtic de la Universitat de Barcelona i Professor de Biologia de la Conservació, i el **Sr. Javier Romero**, Catedràtic d'Ecologia de la Universitat de Barcelona, els quals han aportat la seva experiència per valorar aquesta mesura amb criteris purament objectius i que ambdós qualifiquen de "perillosa" i que "no respon a cap criteri objectiu de conservació del medi".

D'aquesta manera, cal tenir en compte que quan una embarcació està fondejada amb un únic amarratge queda subjecte al borneig, és a dir, al moviment circular al voltant del punt de fondeig per efecte de la direcció canviant del vent. Aquest moviment pot

## AUEECAD

provocar col·lisions amb la costa o amb embarcacions properes, i pot resultar perillosa per banyistes que es trobin en les proximitats. La seguretat de l'embarcació i del seu entorn sovint requereix d'un punt d'amarratge secundari que estabilitzi l'embarcació i impedeixi el borneig.

La fesomia de les roques del Cap de Creus, amb pendents suaus que declinen en direcció al mar, fa que **amarrar a la roca amb un cap sigui en la gran majoria dels casos impracticable al no haver-hi a la roca punts sortints per a la subjecció**. Això ha fet que, per evitar el borneig, entre les embarcacions de la zona sigui habitual l'ús de ruixons que permeten un punt d'amarratge secundari a les roques de la costa.

Els ruixons que tradicionalment s'utilitzen per l'ancoratge secundari són petits estris metàl·lics de tres o quatre ungles i de pes lleuger, generalment uns 400-700 grams (és a dir, el pes d'una llauna o dues de Coca-Cola) que s'utilitzen lligats a un cap de petit calibre doncs la seva funció és simplement estabilitzadora, deixant la responsabilitat primordial del fondeig a l'àncora que es fondeja al mar des de l'altre extrem de l'embarcació. **La funció, el pes lleuger i la carència de cadena fan que l'impacte mecànic del rufió sobre la roca sigui insignificant, sinó inexistent**. El fet que la normativa prohibeixi el rufió radica aparentment en l'eventualitat que el seu ús pugui malmetre la roca, però aquesta possibilitat no sembla basar-se en fets o estudis concrets. Molt al contrari, l'experiència pròpia i la compartida per diferents usuaris després de dècades d'ús del rufió indiquen que aquest sistema d'ancoratge a terra resulta inofensiu pel medi terrestre.

Per contra, **la prohibició dels ruixons comporta que l'embarcació hagi de recórrer al fondeig a mar amb una segona àncora, maniobra que sí comporta un impacte ambiental addicional**. La segona àncora, que per raó del seu ús haurà necessàriament de ser d'un cert pes (aproximadament deu vegades el del rufió) i haurà de comptar amb cadena, duplicarà l'impacte de l'amarratge sobre el fons marí, que gran o petit sempre existeix. Des d'un punt de vista de conservació del medi, l'impacte del doble ancoratge al mar és molt superior, en essència duplica, al d'un ancoratge simple combinant àncora i rufió. Això resulta palès quan l'embarcació fondeja sobre posidònia, però també pot ser cert quan ho fa sobre molts altres tipus de fons marins.

**L'ús del rufió per evitar el borneig amb un amarratge secundari estabilitzador és també important per tal de reduir l'impacte que causa l'ancoratge primari** doncs el desplaçament circular de l'embarcació arrossega la cadena pel fons malmetent la seva estructura i, si hi ha posidònia, arrencant fulles.

**L'ús del rufió obliga a un amarratge molt proper a la costa, el que en molts casos fa que l'àncora que es fondeja al mar ho faci sobre pedrís o sorra i no sobre Posidònia**, que usualment es troba a una certa distància de la costa.

Atenent a que l'objectiu principal que persegueix la mesura proposada és evitar malmetre les roques en la seva part emergida, cal destacar que **no hem trobat cap informe que de manera fefaent i experimental demostrï l'existència d'aquest impacte negatiu**. És més, la costa entre Port de la Selva i Roses, sobretot de

## AUEECAD

Cadaqués cap al Nord, ha estat objecte d'amarratges amb rufions des de fa dècades, i no hi ha cap evidència de danys mesurables. A més, cal tenir en compte que la duresa de la roca de Cap de Creus (en la seva major part silícica: pissarres, esquists...), molt superior a la d'altres zones, com ara el Montgrí (de naturalesa calcària), junt amb el fet que els rufions són en general estris lleugers, minimitzen la seva vulnerabilitat.

De la mateixa manera, convé tenir en compte que les embarcacions que utilitzen l'amarratge amb rufió solen buscar un cert apropament a la natura. Es tracta, majoritàriament, d'embarcacions de petita eslora, que cerquen racons tranquils, potser de vegades només per fer un bany o prendre el sol amb un cert aïllament, així com inclús sovint per observar el paisatge emergit o la flora i fauna submarines. En aquest sentit, des de l'AUEECAD considerem que és precís no eliminar o dificultar aquest tipus d'amarratge, i cal potenciar aquest tipus d'usuari, molt més compatible amb els objectius del Parc.

**Per tots els motius exposats, l'ús del rufió no només és perfectament compatible amb els objectius de conservació del parc sinó que de fet contribueix a reduir l'impacte de l'ancoratge, a més de contribuir a preservar una pràctica local tradicional.**

Així, **considerem que la mesura proposada pel PRUG s'ha de modificar de manera que es permeti l'ús d'amarratge a terra mitjançant rufió** amb la finalitat de reduir l'impacte ambiental del fondeig i d'assegurar la seguretat de l'embarcació i les persones. En tot cas, si es vol evitar un mal ús d'aquest tipus d'amarratge, el que caldria regular seria la dimensió i estructura de l'equipament d'amarratge, **proposant des de l'AUEECAD que es limiti el pes del rufió a 1.000 grams, llevat del tram comprès entre Cala Prona i la Punta dels Farallons, on resta prohibit qualsevol amarratge a terra.**

### 3. Fondeig i eslores

L'article 16.3 del PRUG en la seva redacció literal disposa el següent: *a menys de 25 m de profunditat no es permet el fondeig ni l'amarratge de cap embarcació d'eslora total superior a 12 metres.*

D'aquesta manera, aplicant aquesta mesura, les embarcacions superiors a 12 metres d'eslora hauran de fondejar amb àncora a una profunditat mínima de 25 metres. És a dir, **en termes pràctics, totes les embarcacions de més de 12 metres deixaran de tenir accés al fondeig en les zones del Cap de Creus on poden refugiar-se del vent**, el qual, com és sabut, bufa freqüentment amb força.

Ahora, s'ha de tenir en compte que per fondejar a 25 metres de profunditat, en compliment de les normes de seguretat marítima, s'ha de tirar un mínim 75 metres de cadena, ja que és tres vegades la profunditat. Això implica portar uns 100 metres de cadena a la barca, essent gairebé impossible trobar embarcacions de menys de 18 metres que puguin emmagatzemar tal quantitat de cadena, tant per l'espai físic disponible com pel pes que suporta, podent arribar a comprometre's la flotabilitat de dites embarcacions.



## AUEECAD

Pel que fa a l'impacte de les àncores, volem remarcar que el pes de les mateixes no és el factor determinant de l'impacte mediambiental que generen, sinó que és la forma com les unghes de les àncores arriben al fons marí. És a dir, la magnitud del impacte ve determinada majoritàriament per la manera com s'executi el procés de fondeig i no per la mera dimensió de l'embarcació.

En aquest sentit, la següent imatge mostra el pes de l'àncora en funció de l'eslora de l'embarcació.

Eslora	Desplazamiento del barco	Peso mínimo del ancla		Ancla de respeto	Rezón	Ø grillete lira	Ø cadena	Ø cabo nylon
Bole, barca	-	2 kg	4.4 lb					8 mm
Neumática colamarón 4 m	300 kg	3.5 kg	7.7 lb			8 mm	6 mm	6 - 8 mm
hasta 5.50 m	800 kg	6 kg	13 lb	Deberá tener 1,5 veces más peso que el ancla normal	6,8	8 mm	6 mm	10 mm
6.50 m	1000 kg	8 kg	17 lb		10	8 mm	6 - 7 mm	10 mm
7.50 m	2000 kg	10 kg	22 lb		12,5	10 mm	8 mm	14 mm
9 m	3000 kg	12 kg	26 lb		20,4	10 mm	8 mm	14 mm
10.50 m	4500 kg	14 kg	31 lb		28	10 mm	8 mm	14 mm
12.50 m	8000 kg	16 kg	35 lb			12 mm	10 mm	18 mm
16 m	12000 kg	20 kg	44 lb			12 mm	10 mm	18 mm
18 m	16000 kg	24 kg	50 lb			16 mm	12 mm	22 mm
20 m	20000 kg	34 kg	75 lb			16 mm	14 mm	24 mm
25 m	30000 kg	40 kg	88 lb			16 mm	14 mm	24 mm
+ 25 m	+ 30000 kg	60 kg	140 lb		18 mm	16 mm	28 mm	

De la mateixa manera, cal tenir en compte la classificació de les embarcacions d'esbarjo prevista al Conveni Internacional per Prevenir la Contaminació dels Bucs (MARPOL), el qual distingeix entre embarcacions i bucs d'esbarjo en funció de l'eslora i l'arqueig brut. En concret, es consideren:

- Bucs d'esbarjo aquelles embarcacions de més de 25 metres d'eslora i amb un arqueig brut de més de 3.000 tones.
- Embarcacions d'esbarjo aquelles de menys de 25 metres d'eslora i amb un arqueig brut inferior a les 3.000 tones.

Finalment, és precís destacar que les boies de Portlligat permeten l'amarratge d'embarcacions fins a 16 metres i que a la badia de Cadaqués no hi cap embarcació de resident que superi els 17 metres, encara que les dels passants arribin als 24 metres. En aquest sentit, atenent a que el 100% d'aigües navegables a l'entorn de Cadaqués formen part del Parc Natural del Cap de Creus, aquestes embarcacions de fins a 17 metres han de poder fondejar en zones on es puguin refugiar de les fortes ventades que es donen a la zona, per la qual cosa ha de ser a menys de 25 metres de profunditat.

Per tot l'exposat, **tenint en compte la distinció que fa la normativa MARPOL, els metres de cadena que solen portar les embarcacions i els necessaris per fondejar de forma segura, així com la tipologia i la mida de les boies de Portlligat, des de l'AUEECAD considerem que s'hauria d'augmentar el límit**



# AUEECAD

**per fondejar a 25 metres de profunditat o més a embarcacions de 18 metres d'eslora, tal i com plantejava inicialment el PRUG.**

## **4. Pernoctació**

La Secció 9a del PRUG regula la pernoctació al Parc Natural del Cap de Creus i, en concret, a l'article 40.1 s'estableix que *la pernoctació a bord d'una embarcació únicament es permet d'acord amb el que estableix l'article 15.*

En aquest sentit, l'article 15.4 del PRUG disposa que *entre la posta i la sortida del sol només es permet la navegació dins les Reserves Naturals Parcials estrictament per travessar-les en el desplaçament d'un punt a un altre del parc.*

Així mateix, l'article 16.5 del PRUG regula el següent:

*El fondeig i l'amarratge de les embarcacions d'esbarjo s'ha d'efectuar entre la sortida i la posta de sol. Durant la nit només es permet l'amarratge a boia en un camp de boies autoritzat en:*

- a) Boies de fondeig de temporada, d'acord amb el que estableixen els plans d'usos i serveis de temporada de competència municipal.*
- b) Boies d'ús temporal, en les quals només es permet l'amarratge fins a un màxim de dues nits.*

Per valorar aquesta mesura, cal fer-ho des de dues vessants: l'impacte en el medi i la seguretat marítima.

### 4.1. Impacte de la pernoctació en el medi

En primer lloc, cal destacar que el nombre d'embarcacions que pernocta a les cales del Cap de Creus no sobrepassa el 10% de les que hi ha durant el dia.

Aquesta dada s'extreu de l'informe tècnic de data 30 de setembre de 2022 que ha confeccionat la Universitat de Girona titulat "Anàlisi de l'afluència i mobilitat de la nàutica recreativa en l'àmbit costaner de Cap de Creus: Tavallera i Guillola-Es Jonquet"<sup>4</sup>.

En l'esmentat informe, es posa de relleu que a la zona de la Mar d'Amunt del Cap de Creus<sup>5</sup> "l'oscil·lació de les pernoctacions van des de les 30 embarcacions, amb el pic màxim que es produeix la nit del 27 al 28 d'agost, fins a les 20 embarcacions, amb el mínim que es produeix la nit del 15 al 16 d'agost". De la mateixa manera, i a mode d'exemple, el divendres 8 de juliol de 2022, en plena temporada d'estiu, només dues barques van passar la nit a la badia de Guillola, en la qual es preveu instal·lar un camp de boies pilot.

En aquest sentit, **l'impacte que es pot generar durant la nit sobre les praderies de fanerògames marines del parc és molt reduït.** El moviment de les

---

<sup>4</sup> <http://cnllanca.cat/uploads/files/20221006-prug-cap-creus/20220929-estudi-udg-prug-capcreus.pdf>

<sup>5</sup> S'analitzen les cales Galera, Talabre, Tavallera, Serena, Prona, Galladera, Portaló, Cullaró i Culip.

## AUEECAD

embarcacions, anomenat borneig, és exactament el mateix que durant el dia però tal i com s'ha indicat el número d'embarcacions és molt baix.

Només si canviés el vent i en el pitjor dels casos la cadena s'arrossegaria pel fons, i en cas d'estar sobre una praderia si es podrien arribar a malmetre algunes fulles, però, llevat de vaixells grans – que han de fondejar fora de la praderia –, difícilment causarien mortalitat.

A més, cal tenir en compte que, en general, el fondeig de la gent que passa la nit, per una qüestió òbvia de seguretat, és de molta més qualitat que el dels passen el dia o el matí. D'aquesta manera, la pressió que s'exerceix durant la nit és pràcticament insignificant en comparació a la que s'exerceix durant el dia – que sí que està permès – i eliminar-la no comportarà cap millora significativa.

En aquesta línia conclou l'informe tècnic realitzat per la Universitat de Girona:

“Tanmateix, en l'anàlisi de les pernoctacions a la Mar d'Amunt s'ha comprovat com, excepte la nit del 12 al 13 d'agost, Tavallera no era la cala d'aquest sector on hi havia més embarcacions pernoctant. El PRUG preveu que només es pugui pernoctar en cales on hi hagi camps de boies: Tavallera a la Mar d'Amunt, Es Jonquet a Cadaqués i la Rostella a Roses. Tanmateix, tot i que estar amarrat a una boia dona seguretat, això no garanteix la confortabilitat. Durant el treball de camp s'ha comprovat que, a la Mar d'Amunt, la cala més valorada per la seva confortabilitat és la Culip, la qual seria la més idònia per fer aquesta funció. **Alhora, actualment la pressió de les pernoctacions és baixa, fet pel qual si es manté aquesta aflluència nocturna és innecessari limitar-les només en les cales amb camps de boies.**”

Alhora, tant per l'impacte lumínic com per l'impacte sonor no tenim cap informe que ens indiqui que per la nit és tant alt que justifiqui la seva prohibició. Cal tenir en compte que la majoria de barques fondejades han d'estalviar energia i només deixen la llum de fondeig per un tema de seguretat, per la qual cosa l'impacte lumínic és gairebé inapreciable. Pel que fa a l'impacte sonor, en algunes ocasions puntuals, hi pot haver alguna festa amb un soroll excessiu que des de l'AUEECAD considerem que estaria bé poder controlar. Per això, sol·licitem que s'inclogui en el PRUG un mecanisme a través del qual les embarcacions afectades puguin dirigir-se a alguna persona representativa del Parc per presentar la corresponent queixa i que es pugui actuar en conseqüència.

No obstant, la problemàtica exposada al paràgraf anterior és molt inusual, tal i com mostra la següent gràfica extreta de l'informe tècnic de la Universitat de Girona, en la qual queda palès que l'activitat de festa és inferior a l'1% a les dues cales estudiades, Tavallera i Guillola-Es Jonquet, per la qual cosa podem concloure que durant la nit és insignificant.

Figura 41. Activitats dels usuaris de les embarcacions a Tavallera

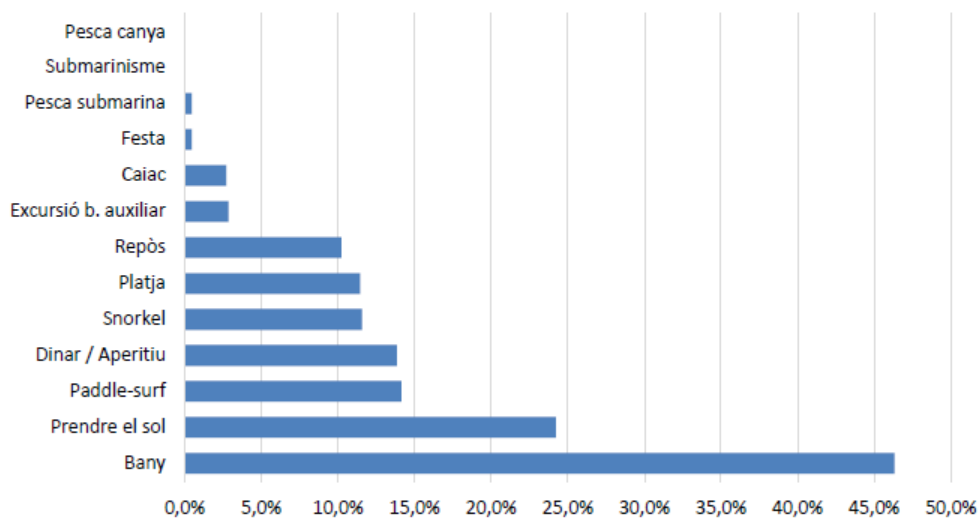
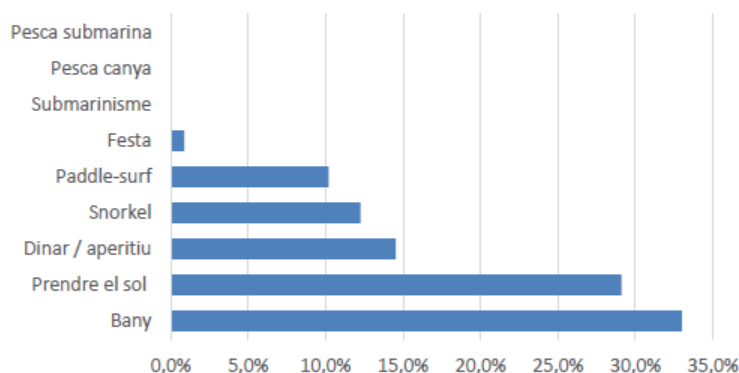


Figura 42. Activitats dels usuaris de les embarcacions a Guillola – Es Jonquet



## 4.2. Seguretat marítima

Per tal de valorar aquest punt, hem sol·licitat un informe tècnic-jurídic relatiu a la seguretat marítima en el marc de la proposta de PRUG al Sr. Rafael Lobeto Lobo, Capità de la Marina Mercant, Ex Director General de la Marina Mercant, Primer president de l'entitat Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) i Secretari general de la Fundació Phillippe Cousteau. Adjuntem dit informe al present escrit com a **Annex I**.

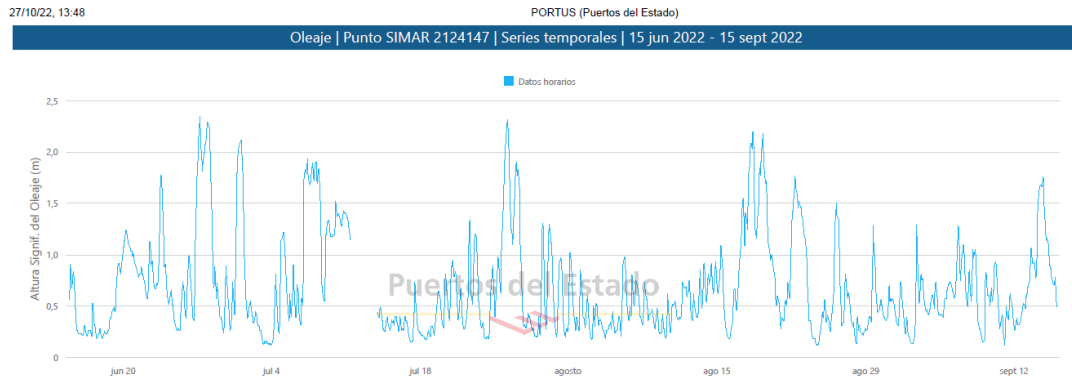
De nou, per valorar la mesura proposada en termes de seguretat marítima hem de tenir en compte les condicions meteorològiques especials del Cap de Creus, que es caracteritza per ser una zona on predominen vents forts de component Nord (Tramuntana i Mestral) i Sud-oest (Garbí).

Aquests forts vents tenen un impacte directe tant en l'altura com en la direcció de les onades. En aquest sentit, l'informe emès pel Sr. Lobeto incorpora un seguit de gràfics, que es reproduïxen a continuació, que mostren l'altura i la direcció mitja de

# AUEECAD

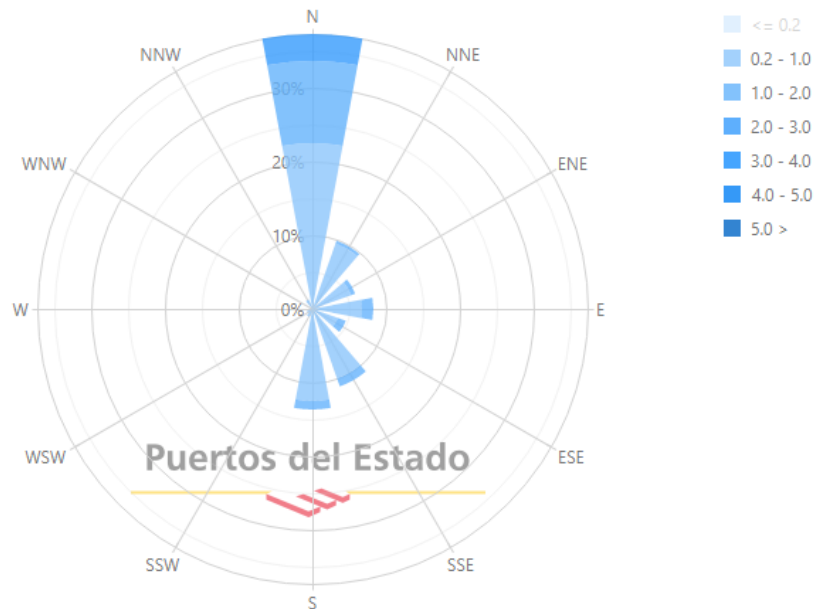
les onades durant l'estiu de 2022, així com la direcció i intensitat del vent en el mateix període d'anàlisi, veient-se clarament la interrelació entre aquests dos factors.

*Registre de l'altura de les onades a l'est del Parc Natural del Cap de Creus en el període comprès entre el 15 de juny i el 15 de setembre de 2022*



*Registre de la direcció de les onades amb indicació de l'altura de les mateixes a l'est del Parc Natural del Cap de Creus durant l'estiu de 2022*

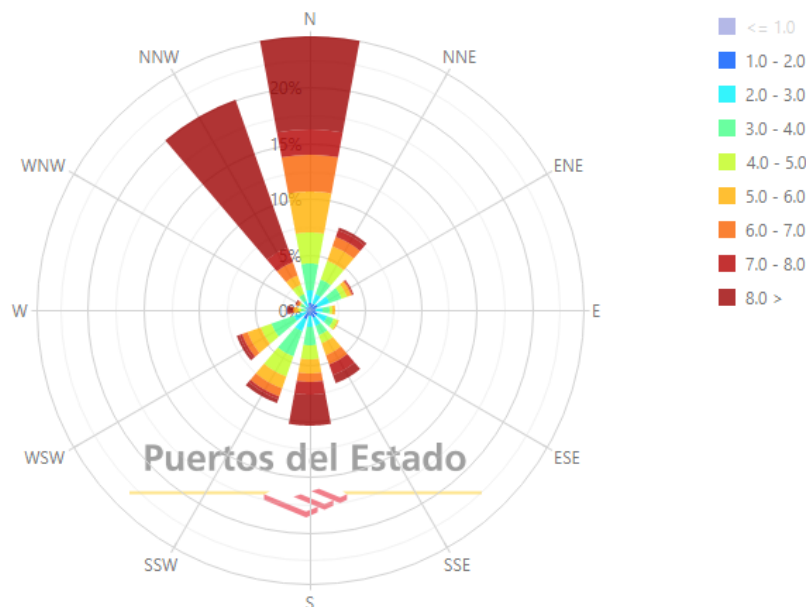
Rosa de Altura Significante (m) para Oleaje - Punto SIMAR ...  
Periodo: Verano (2022 - 2022) - Eficacia: 97.28%



# AUEECAD

Registre de la direcció i intensitat del vent a l'est del Parc Natural del Cap de Creus durant l'estiu de 2022

Rosa de Velocidad Media (m/s) para Viento - Punto SIMAR ...  
Periodo: Verano (2022 - 2022) - Eficacia: 97.28%



De l'anàlisi dels gràfics reproduïts, es desprèn que la zona del Cap de Creus, durant l'estiu del present any 2022, es van registrar en nombroses ocasions onades d'altures superiors a 1,75 – 2 metres, essent predominant l'onatge en direcció Nord a causa dels vents de la intensa Tramuntana.

D'aquesta manera, les condicions meteorològiques particulars de la zona del Cap de Creus, amb vents forts que implicant de forma directa la creació d'onades considerables, obliga freqüentment a les embarcacions d'esbarjo a buscar refugi fins que amaina, per la qual cosa el Sr. Lobeto en el seu informe conclou que "les embarcacions d'esbarjo haurien de poder buscar refugi en les nombroses cales, que, per la seva orografia i orientació geogràfica, són el refugi ideal per aquest tipus de vents provinents del Nord", essent la mesura de **prohibir la pernoctació a les aigües del Parc** una mesura que "afecta a la Seguretat Marítima i, per tant, a la supervivència de les persones".

Per tot l'exposat, tant en el punt 4.1 com 4.2, **des de l'AUEECAD considerem que s'hauria de permetre pernoctar lliurement a les aigües del Parc Natural, amb el límit de 3 nits seguides, per tal d'evitar greuges comparatius amb la resta d'usuaris del Parc.**

## 5. Camps de boies i zones de no fondeig

L'article 16.1 del PRUG disposa que *es permet el fondeig lliure, excepte a l'interior dels camps de boies establerts i en les zones de no fondeig, específicament delimitades i senyalitzades*. Concretament, el PRUG estableix com a zona de no

## AUEECAD

fondeig les cales Murtra, Jugadora i Galladera, mentre que preveu la instal·lació de camps de boies a les cales Taballera, Rostella i Guillola.

La instal·lació d'aquests camps de boies i la delimitació de zones de no fondeig formen part d'un pla pilot per a l'estudi de l'efecte del fondeig a les praderies de posidònia durant els 4 anys previstos de duració del PRUG.

No obstant, les praderies de posidònia situades al Cap de Creus estan en bon estat, de conformitat amb l'informe públic de la Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Rural del Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural de la Generalitat de Catalunya de l'any 2020.

D'aquesta manera, la següent taula extreta de l'esmentat informe mostra els resultats del seguiment de les praderies de posidònia i de les poblacions de nacres:

Parc Natural	Estació	Subestació	Diagnosi quantitativa 2020	Diagnosi qualitativa 2020	Diagnosi global 2020
Cap de Creus	Taballera	Taballera sup	MODERAT	BO	BO
		Taballera prof	BO		
	Culip	Culip sup	BO	MODERAT	BO
		Culip prof	BO		
	Jugadora	Jugadora sup	BO	BO	BO
		Jugadora prof	BO		
	Guillola	Guillola sup	BO	MODERAT	MODERAT
		Guillola prof	BO		
		Guillola-Jonquet	MODERAT*		
	Portlligat	Portlligat	MODERAT	MODERAT	MODERAT
	Norfeu N	Norfeu N	MOLT BO	BO	BO
	Pelosa	Pelosa	MOLT BO	MODERAT	MODERAT
	Montjoi	Montjoi sup	BO	BO	BO
		Montjoi prof	BO		
Rustella	Rustella	BO*	-	BO†	

Tal com es pot veure **les praderies del Cap de Creus es troben en una situació global d'estabilitat**. Majoritàriament, el seu estat és bo, llevat de tres casos on considerem l'estat moderat (Guillola, Portlligat i Pelosa).

Combinant diversos criteris, es conclou que la major part de les praderies visitades a cap de Creus estan en bon estat, fins i tot en alguns casos en molt bon estat si només ens fixem en els descriptors quantitius.

Només l'estat de les praderies de Guillola, Portlligat i Pelosa es considera moderat. Després de quatre campanyes de seguiment entre 2014 i 2020, es considera que aquest fet ha de respondre a causes locals, donat que aquestes tres cales pateixen pressions molt diferents. Les tres cales són molt freqüentades, però a la cala Guillola es fondeja freqüentment amb àncora, mentre que a la cala Pelosa es fa amb cadenes i morts de ciment al camp de boies i el model a Portlligat és el de camp de boies amb fondeig ecològic.



## AUEECAD

Per tant, és possible que aquesta desviació del bon estat respongui a causes històriques i no pas a pressions actuals. Si bé els valors de densitat de les praderies de cap de Creus estan en general per sota dels nivells òptims, no sembla que estiguin patint un procés de degradació i regressió generalitzades, ja que els valors dels descriptors es mantenen, en el seu conjunt, raonablement constants. Només la subestació superficial de Taballera mostra una davallada significativa de densitat, i la profunda, també de Taballera, de cobertura, però aquesta davallada només s'ha observat el 2020, mantenint-se els límits profunds en una situació global d'estabilitat.

Alhora, cal tenir en compte que a Cadaqués hi ha més de 1.000 embarcacions, unes 850 a les boies de la badia de Cadaqués, unes 160 a les boies de Portlligat i unes 180 varades a les platges i als pantalans, essent un 70% del total de menys de 7 metres d'eslora, i dins d'aquest percentatge, el 60% són barques tradicionals.

La configuració de la costa fa que la majoria d'embarcacions vagin cap al nord i que es quedin a la mar d'avall. En aquest sentit, donades les reduïdes dimensions i la tipologia tradicional de la majoria d'embarcacions de Cadaqués i Portlligat, la mar d'avall, en tant que és la més propera, és la zona natural de fondeig de la gran majoria d'embarcacions de Cadaqués i Portlligat, sobretot la cala Guillola, quan bufa la tramuntana i Jonquet quan bufa garbí, el qual és molt habitual en època estival, sobretot per la tarda, i provoca onades considerables que dificulten la navegabilitat de moltes embarcacions<sup>6</sup>.

D'aquesta manera, tenir un camp de boies a la zona de Guillola-Es Jonquet suposa reduir molt la capacitat de fondeig i, per consegüent, la seguretat de les embarcacions.

Així mateix, amb la implantació d'un sistema de fondeig a través de boies amb prereserva, resulta evident que les embarcacions de Cadaqués patiran una discriminació per la desproporció del nombre d'embarcacions que potencialment poden reservar boia.

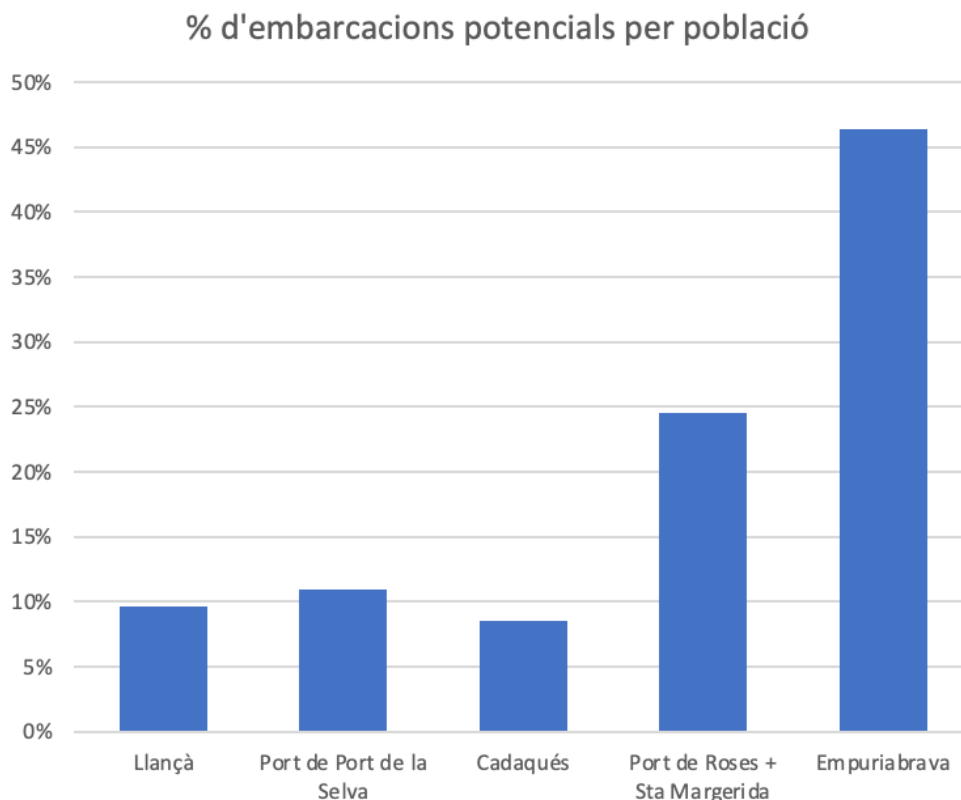
El gràfic que a continuació es reproduïx recull el percentatge d'embarcacions potencials per població agafant de base el nombre d'amarraments existents a la zona del Cap de Creus, en el qual queda palès que Cadaqués és el que té un percentatge menor. No obstant, dit gràfic no mostra les embarcacions que provenen de França, en tant que no disposem de dades globals de les mateixes. Tanmateix, l'informe tècnic realitzat per la Universitat de Girona<sup>7</sup> ha constatat que el 42% de les embarcacions que fondegen a la cala Guillola - Es Jonquet són d'origen francès, per la qual cosa encara s'agreujaria més la desproporció respecte a les embarcacions de Cadaqués, podent arribar a considerar-se fins i tot discriminatori.

---

<sup>6</sup> Vegi's la rosa d'onatge reproduïda a l'apartat 4.2 del present escrit que registra la direcció i altura de les onades durant l'estiu de 2022.

<sup>7</sup> <http://cnllanca.cat/uploads/files/20221006-prug-cap-creus/20220929-estudi-udg-prug-capcreus.pdf>

## AUEECAD



Per tot l'exposat, **des de l'AUEECAD considerem que no hi ha cap justificació per la instal·lació dels camps de boies pilot que preveu el PRUG**. En aquest sentit, Portlligat, que es troba dins les aigües del Parc, és de facto un camp de boies ecològiques des de fa 18 anys i els resultats dels estudis ja són prou concloents com per no haver de fer proves addicionals.

Alhora, tenint en compte que un dels objectius principals del PRUG és controlar el número d'embarcacions que accedeixen al Parc, **des de l'AUEECAD proposem que es desenvolupi un aplicatiu online (per exemple una aplicació o web mòbil) perquè totes les embarcacions que hi vulguin accedir es registrin, indicant totes les dades que es considerin necessàries**. Pel que fa a les embarcacions de Cadaqués el mateix ajuntament i les empreses concessionàries de les boies podrien facilitar tota aquesta informació al Parc. Amb la informació recopilada, es podran realitzar estudis d'afluència més complets que l'aportat, de dies d'estada, d'estacionalitat, de dies de saturació, per eslores, per llocs de procedència, etc., per tal de poder prendre les decisions que es creguin més oportunes amb la major informació disponible. Finalment, **solicitem que s'utilitzi l'aplicatiu esmentat per facilitar l'accés als usuaris a informació referent a la normativa que regeix al Parc**.

# AUEECAD

## 6. Regulació velocitat màximes permeses de navegació

L'article 15.5<sup>8</sup> del PRUG disposa que *la velocitat màxima de navegació de qualsevol embarcació, tant a motor com a vela, a les aigües del Parc és de 10 nusos. Alhora, a menys de 300 metres de la costa i a les Reserves Naturals Parcials, la velocitat màxima és de 5 nusos, sens perjudici d'altra normativa més restrictiva. Aquestes limitacions de velocitat no són d'aplicació en cas de força major.*

Des de l'AUEECAD estem d'acord en eliminar la velocitat lliure en aigües del Parc excepte en casos de força major. Tanmateix, observem que la mesura proposada pel PRUG, tal i com està configurada, presenta problemàtiques que contravenen l'esperit perseguit per la norma, convertint-la en contraproductiu i que posem de relleu en el present apartat.

### 6.1. Efecte mediambiental del límit de velocitat

Els motius ambientals, exposats a la Memòria d'Impacte del PRUG, que s'utilitzen per justificar la mesura proposada són la contaminació acústica i els contaminants atmosfèrics.

D'aquesta manera, en primer lloc, convé destacar que el consum de combustible d'una embarcació està directament relacionat amb la fricció amb l'aigua, que augmenta de forma quadràtica amb la velocitat. Per aquest motiu, les embarcacions de quilla en forma de "v profunda" i/o de "fons pla" tenen la capacitat de planejar, és a dir, de reduir dinàmicament la superfície de fricció amb l'aigua al navegar i, conseqüentment, reduir el consum de combustible tot i anar a més velocitat. De fet, en algunes embarcacions de poc pes, un cop assolida la posició de planeig, es recomana reduir la velocitat sense deixar de planejar, per disminuir encara més el consum.

En aquest sentit, és precís tenir en compte el concepte de "velocitat de creuer econòmica", que és aquella en que el consum de combustible de l'embarcació és menor per milla nàutica recorreguda i és específica per cada tipus d'embarcació.

Precisament, Salvament Marítim recomana aquesta velocitat per tal d'assolir una navegació eficient: "La velocidad económica o de crucero suele estar, en muchos casos, alrededor de los 3/4 de la potencia. Tú sabes apreciar mejor que nadie cuando el motor va desahogado a una velocidad aceptable. Haz una estimación de los CV que exigas al motor en estas condiciones. La limpieza del casco y mantenimiento del motor son importantes. El trimado de la embarcación. En especial si es de planeo, influye considerablemente en el consumo. **Favoreciendo el planeo reducirás el consumo.**"<sup>9</sup>

Malauradament, el fet limitar la velocitat màxima a 10 nusos és incompatible amb el planeig del 40% de les embarcacions que es troben a Cadaqués i Portlligat, per la

---

<sup>8</sup> Cal destacar que el PRUG incorpora dos articles 15.5, fent referència en aquest cas al segon. Entenem que es tracta d'un error de numeració.

<sup>9</sup> Consells de Salvament Marítim extrets del seu blog oficial: [CONSUMO DE COMBUSTIBLE | Salvamento Marítimo \(salvamentomaritimo.es\)](https://www.salvamentomaritimo.es/)

## AUEECAD

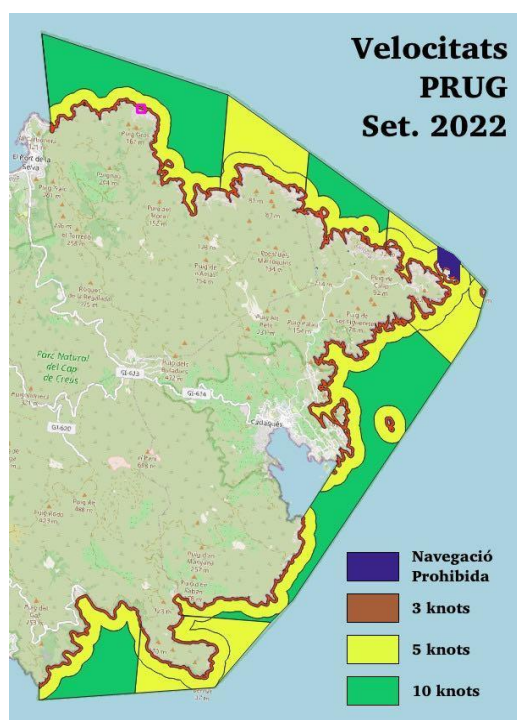
qual cosa **es donaria la paradoxa que un gran nombre d'embarcacions estarien emetent més contaminants atmosfèrics i contaminant acústicament durant més temps pel fet de navegar dins del Parc per sota de les velocitats de planeig.**

Així mateix, els temps de navegació augmentarien en haver de travessar les Reserves Naturals Parcials (en endavant, **RNP**) a una velocitat màxima de 5 nusos, la qual cosa provocaria una concentració d'embarcacions a prop dels ports o punts de sortida, augmentant la pressió ambiental en aquests indrets.

D'aquesta manera, **tot i que la velocitat de planeig és específica per cada embarcació, en embarcacions petites es situa entre 15 i 20 nusos.** En aquest sentit, altres Parcs del Mediterrani, com per exemple el de l'Arxipèlag de la Maddalena, situat al Nord-Est de Sardenya, tenen una normativa més adequada al planeig de les embarcacions lleugeres, establint la velocitat màxima en 15 nusos entre la franja de 300 metres de la costa i el límit de les aigües del Parc, així com de 7 nusos a fins als 300 metres de la costa.<sup>10</sup>

### 6.2. Complexitat de la divulgació de la norma

A part de la redacció de l'article 15.5 exposat anteriorment, la llei restringeix la velocitat màxima permesa a menys de 50 metres de la costa a 3 nusos, quedant la regulació de la velocitat en el Parc definida per 3 franges marcades en el següent mapa:



<sup>10</sup> Es facilita l'enllaç de la regulació de la velocitat al Parc Nacional de l'Arxipèlag de la Maddalena: [https://www.nauticassistance.com/Cms\\_Data/Contents/nautica\\_en/Folders/Documents/~contents/K2Z2R4GNFXFN69UU/Zoning-Map-La-Maddalena-Park-2020-EN.pdf](https://www.nauticassistance.com/Cms_Data/Contents/nautica_en/Folders/Documents/~contents/K2Z2R4GNFXFN69UU/Zoning-Map-La-Maddalena-Park-2020-EN.pdf)

## AUEECAD

Havent analitzat la normativa d'altres parcs naturals situats al Mediterrani amb l'objectiu d'harmonitzar els diferents criteris i facilitar així el compliment de les diferents normatives per part de tots els usuaris del Parc, tant nacionals com internacionals, des de l'AUEECAD ens hem adonat que, per exemple, el Parc Nacional de l'Arxipèlag de la Maddalena, que compta amb un àmbit marí d'unes 15.000 hectàrees, té una regulació menys complexa i de més fàcil interpretació que la que s'està plantejant pel Parc Natural del Cap de Creus, cinc vegades més petit, amb unes 3.000 hectàrees, ja que té només dues franges de velocitats en funció de la distància amb la costa en tota la superfície del parc, exceptuant les zones de Reserves Integrals on, com en el cas del Cap de Creus, també s'hi prohibeix la navegació.<sup>11</sup>

### 6.3. Greuge comparatiu de les embarcacions amb base al terme de Cadaqués a l'hora d'emplenar el dipòsit de combustible

Com ja s'ha indicat en l'apartat primer del present escrit, Cadaqués no té port i, conseqüentment, tampoc benzinera per subministrar combustible a les embarcacions de la badia ni de Portlligat. Aquesta particularitat fa que les embarcacions que no poden emplenar el dipòsit amb bidons portats de terra, hagin d'acudir a les benzineres dels ports propers de Port de la Selva o Roses, ja sigui tant per seguretat mediambiental com per practicitat.

D'aquesta manera, en cas que s'apliquessin els límits de velocitat proposats pel PRUG, per un usuari que tingui la seva embarcació a Cadaqués o Portlligat, anar a posar benzina als ports veïns suposarà una travessa que, en alguns casos, pot arribar a triplicar en temps si passen per dins del Parc Natural a 10 nusos o les RNP a 5 nusos. En conseqüència, s'estaria triplicant també la duració de la contaminació acústica durant el trajecte. Tanmateix, si els usuaris decideixen anar per fora de les aigües del Parc, augmentaran les distàncies recorregudes i així els consums, en detriment del medi ambient i de l'economia dels usuaris amb embarcacions amb base a Cadaqués o Portlligat.

### 6.4. Convivència entre les diferents tipologies d'embarcacions a les aigües del Parc

Les marors o esteles provocades per les embarcacions provoquen a dia d'avui situacions de perill en els caiacs que freqüenten el Parc. Les marors depenen en gran mesura del binomi desplaçament i velocitat. Una embarcació amb gran desplaçament, ja sigui de passatgers o d'esbarjo, a velocitat reduïda, pot provocar més marors que una embarcació petita a més velocitat. Per tant, des de l'AUEECAD considerem convenient tenir en compte aquest factor en la normativa del PRUG.

Per tot l'exposat i amb l'objectiu **des de l'AUEECAD** de contribuir als objectius ambientals, tant atmosfèrics com acústics, que persegueix la Memòria d'Impacte del PRUG, **proposem regular la velocitat de la següent manera:**

- **A menys de 50 metres de la costa**, establir el límit en **3 nusos**.
- **A menys de 300 metres de la costa**, establir el límit en **5 nusos**.

---

<sup>11</sup> Vegi's enllaç facilitat al peu de pàgina núm. 8.

## AUEECAD

- **A més de 300 metres de la costa, independentment de la zona (PN o RNP),** establir el límit en **15 nusos**, per assegurar el doble objectiu de facilitar la divulgació i de fer complir la norma, així com reduir la contaminació acústica en aquelles embarcacions amb capacitat de planeig.

Alhora, des de l'AUEECAD **considerem necessari incorporar una recomanació de navegar a velocitats que no produeixin onades que puguin ocasionar danys a tercers o situacions de perill, així com navegar a una distància prudencial d'altres embarcacions que vagin a menys velocitat o de caiacs, pàdel surf o similars,** de manera que es garanteixi el gaudi de tots els usuaris del Parc en termes de seguretat.

### 7. Pesca recreativa

#### 7.1. Zones prohibides

L'article 28.3 del PRUG *prohibeix tota activitat pesquera a la Zona de dinàmica natural.*

L'article 14.4 del PRUG *elimina la pesca submarina en les Àrees de foment d'educació ambiental on únicament es permet la modalitat captura i solta.*

La Llei 4/1998, de 12 de març, de creació del Parc Natural Cap de Creus determina que el PRUG s'ha de formular congruentment amb les disposicions que contenen els diversos articles de la llei. Aquesta llei determina una zonificació a l'àmbit marí amb tres tipus de zones amb un grau creixent de protecció: Parc Natural (PN), Reserva Natural Parcial (RNP) i Reserva Integral (RI).

En aquesta línia, el punt 1.2.16 de la Memòria d'Impacte del PRUG incideix en la "Necessitat de consolidar les Reserves Naturals Parcials com a llocs d'excel·lència dins l'espai protegit" i que la principal mesura per assolir aquest objectiu és la creació de les "Zones de Dinàmica Natural" (en endavant, **ZDN**) en les que bàsicament no s'autoritza l'extracció de recursos naturals.

Al respecte, **des de l'AUEECAD compartim la idea subjacent de zones de no extracció de recursos per millorar l'efecte reserva i així afavorir els espais propers, però la necessària congruència del PRUG no s'assoleix amb l'actual delimitació de les ZDN,** doncs aquesta figura suposa una nova zonificació que supera els límits establerts a la pròpia Llei 4/1998, ja que les ZDN proposades superen els límits de les RNP i afecten a zones de Parc Natural. D'altra banda, la justificació de la creació de ZDN per consolidar les RNP com a llocs d'excel·lència decau en sortir d'aquestes zones.

Alhora, tenint en compte que el punt 1.2.15 de la Memòria d'Impacte del PRUG, certifica que el "Desconeixement i desinformació de l'espai protegit i de les normatives" és un problema evident i real que afecta a un elevat percentatge de turistes i visitants, **des de l'AUEECAD considerem que afegir una ZDN,** amb la seva pròpia normativa, però solapada a les altres tres zones ja existents (Parc



## AUEECAD

Natural, RPN i Reserva Integral), **dificulta la divulgació i comprensió de la normativa per a tots els usuaris del Parc.**

No menys rellevant és el fet que limitar les zones on es pot practicar l'activitat de pesca recreativa comporta l'inevitable desplaçament dels practicants d'aquesta disciplina, augmentant la pressió sobre el medi en les zones en les que sí que està permès. En aquest sentit, **des de l'AUEECAD estem a favor de continuar compatibilitzant com fins ara la pesca recreativa i el submarinisme al voltant de les boies posades a tal efecte.**

Finalment, cal destacar que la pesca recreativa en modalitat submarina, ja es troba des de 1998, any en que es va aprovar la creació del Parc Natural del Cap de Creus, restringida a un 22% del total de superfície de l'àrea marítima del Parc (674 hectàrees de les 3015 hectàrees totals); tant per les batimetries de zero a -30 metres fins on poden arribar a pescar uns pocs atletes, com per la normativa del Parc que la va excloure de les RNP i la RI.



D'aquesta manera, considerem que la introducció de mesures dels bag limits, l'obligació de tallar el lòbul, l'augment de les talles mínimes, el permís de pescador recreatiu del Parc, la declaració de captures, la introducció de vedes en període de reproducció, la rebaixa a la meitat dels kilograms de peix que es poden endur a casa per autoconsum, així com la resta de limitacions que incorpora el PRUG, ja disminueixen de forma significativa la pressió que aquesta i d'altres modalitats de pesca recreativa exerceixen en el Cap de Creus. Per tant, **no procedeix una nova**

## AUEECAD

**reducció de l'àrea on es pot practicar la pesca submarina, ni de forma explícita en les ZDN ni de forma implícita amb la incorporació d'unes noves Àrees de foment d'educació ambiental on només es permet la captura i solta.**

Per tot l'exposat, **des de l'AUEECAD proposem que les ZDN afectin única i exclusivament a les zones d'intersecció amb les RNP i, en cap cas, a les zones de PN. Tanmateix, la pesca recreativa, amb les limitacions que estableixi el PRUG, ha de continuar permesa en tota l'àrea PN, incloent els radis d'acció de les boies de busseig. Congruentment amb l'exposat, proposem també que la pesca recreativa submarina, que des de 1998 disposa tant sols d'un 22% de territori marí on es pot practicar, no perdi més àrea mitjançant la creació d'àrees exclusives de captura i solta.**

### 7.2. Bag limits

L'article 28.4 del PRUG disposa que *es poden capturar totes les espècies d'interès pesquer excepte les que s'enumeren a l'annex 6, donada la seva major vulnerabilitat, regulació i/o protecció per la normativa i els convenis internacionals*. En aquesta línia, l'annex 6 del PRUG estableix els anomenats *bag limits*.

En aquest sentit, convé destacar que el Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural de la Generalitat de Catalunya va aprovar l'Ordre ACC/157/2022, de 27 de juny, per la qual s'estableixen determinades mesures de gestió de la pesca professional i recreativa en l'àmbit marí del Parc Natural de Cap de Creus i en la badia de Cadaqués.

Les mesures de gestió de la pesca recreativa van ser incloses a iniciativa de les organitzacions Associació Catalana per a una Pesca Responsable (ACPR), Federació Catalana d'Activitats Subaquàtiques (FECDAS) i International Forum for Sustainable Underwater Activities (IFSUA), com a representants de la pesca marítima recreativa en les modalitats d'embarcació i submarina. Aquesta iniciativa es va prendre amb l'interès genuí d'aquestes organitzacions de millorar la gestió de l'activitat de pesca al Cap de Creus, i va significar una retallada molt considerable de les possibilitats de captures dels pescadors recreatius.

Mitjançant aquesta ordre, es va aplicar, per primer cop a Catalunya, el concepte de *bag limit* de certes espècies, es van redefinir a l'alça les talles mínimes legals per a la pesca recreativa d'aquestes mateixes espècies per alinear-les amb les talles de primera maduresa sexual, i es van fixar vedes per algunes espècies, així com es va disminuir la captura màxima de 10 a 5 kg/llicència i dia.

Des de la seva implementació, els pescadors recreatius de la zona del Cap de Creus s'han estat habituant a la nova normativa, amb unes limitacions molt superiors a les vigents fins a la data.

Des de l'AUEECAD considerem que l'efecte de la implementació de l'Ordre ACC/157/2022 serà positiu, tant pel recurs, sense cap mena de dubte, com a nivell socioeconòmic, mantenint l'activitat tot i la reducció de captures. No obstant, cal un temps per consolidar les mesures i poder observar-ne els efectes. La voluntat de

# AUEECAD

gestió adaptativa del PRUG significa precisament això, prendre mesures que s'adaptin a les necessitats i observar l'efecte de les mateixes i rectificar-les si cal.

Un canvi per la gestió de la pesca recreativa de la magnitud de l'Ordre ACC/157/2022, no es pot endurir encara més i menys sense haver donat temps a veure'n l'efecte sobre el recurs i sobre l'activitat pròpia de la pesca recreativa.

Les eines per una correcta gestió ja hi són, les ha establert l'Ordre ACC/157/2022, i ara per ara compten amb l'aprovació de gran part del col·lectiu afectat, de manera que la gestió adaptativa ens ha de permetre corregir i millorar.

En aquest sentit, l'aplicació del quadre de *bag limits* proposat per l'actual redactat del PRUG trenca de forma dràstica amb aquesta idea de gestió adaptativa alhora que desmotiva a un col·lectiu que pot aportar, i aporta, molts aspectes positius al propi Parc.

Així mateix, cal destacar que el Pla Especial de l'any 2006 estableix en el seu article 23.2, apartat C, que el PRUG ha de determinar, en relació amb l'activitat pesquera professional i amb la pesca esportiva, l'esforç de pesca simultània a les reserves naturals parcials i a la resta de l'àmbit del parc. Tanmateix, la proposta de PRUG estableix mesures que fomenten el desequilibri ecològic, com per exemple la prohibició de captura de determinades espècies en modalitat de pesca recreativa (*bag limit zero*), però que, per contra, no es troben afectades per cap limitació en nombre de captures en el cas de la pesca professional.

Per tot l'esmentat anteriorment, **des de l'AUEECAD proposem perllongar els *bag limits* de l'Ordre ACC/157/2022, afegint un límit anual per les espècies que es consideri adients, així com coordinar dita mesura amb la implantació del Carnet del Pescadors del Parc i la conseqüent declaració de captures, la qual cosa aportarà un conjunt d'informació de l'activitat sobre la que suportar coherentment la gestió adaptativa.**

## 8. Submarinisme recreatiu

### 8.1. Busseig

Per tal de valorar les disposicions del PRUG relacionades amb el busseig, l'AUEECAD compte amb el criteri expert el **Sr. Javier Romero**, Catedràtic d'Ecologia de la Universitat de Barcelona.

Pel que fa als articles 18.3 i 18.4 del PRUG, relatius a l'obligatorietat de guia submarí i l'establiment una ràtio del número màxim de bussejadors per guia, així com les informacions que aquest ha de donar abans de cada immersió, **des de l'AUEECAD considerem que són disposicions clarament pensades per immersions de club o centre de busseig, però que, com no s'especifica, afecta també a bussejadors privats**, és a dir, els que fan immersió pel seu compte, sense acudir a un centre de busseig i amb les seves pròpies embarcacions o des de terra. **En aquest sentit, en el cas de bussejadors privats, trobem que es tracta d'una exigència excessiva, sempre i quan aquest disposi de les corresponents**

## AUEECAD

**titulacions, i suggerim aplicar aquesta mesura només a bussejadors de club o de centre de busseig.** En qualsevol cas, sol·licitem que es faci la distinció de manera explícita per no generar confusions.

De la mateixa manera, dels articles 18.6 i 18.9 del PRUG es desprèn que els bussejadors privats només poden fer immersió amarrant-se a les mateixes boies utilitzades pels centres o clubs de busseig.

Al respecte, en primer lloc, entenem que aquesta mesura pot comportar una important conflictivitat entre bussejadors privats i clubs o centres de busseig, competint per l'espai disponible, essent una competència del tot desigual, en la qual els bussejadors privats seran els que surtin perdent, tal i com ha passat a les illes Medes.

En segon lloc, la densitat de bussejadors privats està molt lluny de les capacitats de càrrega dels fons marins del Parc, de manera que no es guanya res concentrant aquesta pressió a les boies del busseig – millor dit, afegint aquesta pressió a la que ja existiria si fos només pels clubs o centres de busseig – en comptes de permetre una pressió baixa i difusa, més respectuosa amb l'ecosistema submarí i a més molt controlable i gestionable, si s'escau, amb les mesures proposades als articles 18.7 i 18.8 del PRUG, tenint en compte la ínfima fracció que suposen les immersions privades que es fan anualment a les aigües del Parc respecte del total.

En aquest sentit, cal remarcar que el Consell de Protecció de la Natura ja es va pronunciar en aquest sentit en el seu informe a l'esborrany de PRUG de 2014.

En definitiva, **des de l'AUEECAD considerem que s'ha de permetre als bussejadors privats fer immersions sense les restriccions imposades pels articles 18.6 i 18.9, aprofitant les mesures previstes en els apartats 18.7 i 18.8 per controlar el seu possible impacte.**

### 8.2. Snorkel

L'article 21 del PRUG, relatiu al busseig lleuger amb ulleres i tub, disposa que l'annex 4 pot regular *l'obligatorietat de guia submarí i l'establiment d'una ràtio del número màxim de bussejadors sense escafandre autònom per guia submarí, així com limitar el nombre màxim d'immersions sense escafandre autònom anuals, diàries o simultànies.*

De nou, no es fa distinció entre usuaris particulars i usuaris que realitzen l'activitat per grups portats per empreses, centres de divulgació o altres. **Des de l'AUEECAD entenem que la intenció del PRUG és que aquesta mesura només s'apliqui a aquells usuaris no particulars, de manera que, en cas que la redacció final del PRUG incorporés un annex en aquesta línia, caldria deixar clara dita distinció per evitar possibles confusions.**

# AUEECAD

## 9. Motos nàutiques

L'article 33 del PRUG estableix la possibilitat de que l'annex 8 reguli la tipologia d'embarcacions no permeses. En aquest sentit, l'annex 8 *no permet la navegació dins del parc de les motos nàutiques*.

Al respecte, **des de l'AUEECAD estem d'acord amb la prohibició d'aquesta tipologia d'embarcacions, amb excepció dels casos de salvament marítim i minusvalia física.**

## 10. Accessibilitat

L'article 15.2 del PRUG disposa que *la sortida i l'entrada a l'àmbit marí del parc només es pot fer a peu, per una cala o per mar obert mitjançant embarcació. En qualsevol cas, no s'hi pot accedir per les zones de roques i penya-segats*.

Al respecte, cal tenir en compte que les embarcacions sense motor, tals com caiacs, per exemple, en cas de travessia llarga, per motius purs de seguretat marítima han de poder-se refugiar del vent i del mal temps en alguna roca, si no troben una platja on poder-ho fer, sobretot tenint en compte la meteorologia canviant pròpia de la zona del Cap de Creus.

Ahora, l'article 16.4 del PRUG que estableix que *en cas d'amarratge a roca, aquest s'ha de fer mitjançant un cap sense objectes metàl·lics o altres materials que puguin malmetre la roca*. Tanmateix, cal tenir en compte que un cap no es pot utilitzar sense enfilarse a la roca per lligar-lo.

Així mateix, a les Reserves Integrals terrestres ja està prohibit trepitjar les roques i sortir-se dels camins establerts degudament senyalitzats. Per aquest motiu, **des de l'AUEECAD proposem que la sortida i entrada a peu en l'àmbit marí del Parc es restringeixi només a les Reserves Naturals Integrals de l'àmbit terrestres on no hi arribi camí senyalitzat, exceptuant en tot moment casos de "força major" per raons de seguretat.**

Finalment, volem posar de relleu la contradicció existent entre l'article 15.3 del PRUG, que estableix que *l'accés a peu per a realitzar activitats a mar sempre s'ha de fer pels camins establerts, i dins l'àmbit de la Reserva Natural Integral Cap Norfeu i la Reserva Natural Integral Cap de Creus, únicament pels camins i senders degudament senyalitzats per a la seva visita*, i l'article 28.2 que disposa que *no es permet la pesca des de terra a les Reserves Integrals terrestres de Cap de Creus i de Cap Norfeu*, ja que tampoc poden accedir a les roques per exercir aquesta modalitat en els altres espais no prohibits.

En definitiva, **des de l'AUEECAD proposem que l'accés cap al mar sigui lliure per a les persones a totes les zones del Parc, excepte pels camins establerts a la Reserva Natural Parcial terrestre, que s'ha de fer pels camins establerts, i en la Reserva Natural Integral terrestre, on només es pot fer pot fer per camins senyalitzats.**

# AUEECAD

## 11. Subministrament combustible

L'article 7 del PRUG estableix que *no es permet el subministrament de combustible als vaixells fondejats o amarrats a les aigües del Parc.*

No obstant, la majoria de les dues-centes embarcacions amarrades a Portlligat són d'eslora petita i no poden anar a emplenar el dipòsit de carburant als ports de les poblacions veïnes de Roses o Port de la Selva. Per això, en la majoria dels casos, el subministrament s'ha de fer forçosament amb bidons transportats des de terra fins les barques. A la pràctica, la prohibició de subministrar combustible als vaixells fondejats o amarrats a les aigües del Parc, entre les quals es troba Portlligat, deixa sense poder navegar les embarcacions que hi tenen base allà.

En aquest sentit, **des de l'AUEECAD sol·licitem una excepció a la prohibició de subministrament de combustible en aigües del Parc que afecti exclusivament i única a Portlligat.**

## 12. Dades i transparència

Des de l'aprovació de la Llei 19/2014, de 29 de desembre, de transparència, accés a la informació i bon govern, tant la Generalitat com la resta d'administracions públiques a Catalunya han de complir requisits que van encaminats a comunicar a la població les dades específiques per complir amb les normes de transparència i bon govern. De fet, la pròpia Generalitat disposa d'un portal de Transparència i Dades Obertes<sup>12</sup> utilitzable per totes les administracions.

En aquest sentit, **des de l'AUEECAD creiem fermament que el disposar de dades actualitzades dels aspectes més sensibles i importants envers a la conservació del Parc Natural és absolutament imprescindible** per poder extreure conclusions, prendre decisions raonables i per poder exposar aquestes dades reals a la població i entitats involucrades mitjançant campanyes de sensibilització.

D'aquesta manera, podríem obtenir de manera recurrent, entre d'altres, dades referents al seguiment científic de les espècies que habiten al Parc o l'afluència real a les cales d'embarcacions de diferents eslores, així com les seves procedències, etc. En definitiva, són dades que ara no tenim de forma específica ni actualitzada i considerem que cal posar-hi remei.

Per això, **des de l'AUEECAD instem al Parc a captar aquestes dades i a que utilitzi les plataformes que ja disposa la Generalitat per fer-les públiques.** Alhora, per facilitar aquesta tasca de recaptació d'informació, **sol·licitem a l'Administració la implantació d'una aplicació mòbil en la qual es porti un registre de les embarcacions que naveguen al Parc Natural**, a fi i efectes de conèixer les eslores i la procedència de les embarcacions, els horaris d'afluència, les ubicacions, les formes d'ancoratge, la temporalitat, etc.

---

<sup>12</sup> [Transparència. Govern obert \(gencat.cat\)](http://transparencia.gencat.cat)



## AUEECAD

Tanmateix, després de l'extensa revisió efectuada del PRUG, no hem detectat cap apartat que faci esment a aquest tema ni tampoc hem trobat cap partida pressupostària que pugui donar-li cobertura, per la qual cosa sol·licitem que s'hi posi remei.

### 13. Presa de decisions

La disposició final segona del PRUG estableix que *la direcció del Parc pot prendre mesures de gestió in situ com delimitar zones de no fondeig, canviar la ubicació d'una o més boies en casos excepcionals i per motiu de protecció dels valors naturals degudament fonamentats en base a dades reals i objectives, un cop escoltada la Comissió Permanent de la Junta Rectora del Parc Natural.*

Al respecte, **des de l'AUEECAD considerem que abans de dur a terme qualsevol mesura modificativa del PRUG s'hauria de consensuar tant amb l'Ajuntament de Cadaqués com amb els usuaris afectats, per tal d'evitar situacions d'indefensió. En aquest sentit, des de l'AUEECAD manifestem per mitjà del present escrit la nostra voluntat de ser interlocutor vàlid i representatiu de l'àmbit marí de Cadaqués.**

### 14. Vigilància

L'article 49.2 del PRUG junt amb l'annex 12 del mateix regulen *la vigilància mínima que s'ha de dur a terme a l'àmbit marí del Parc per part del Cos d'Agents Rurals.*

En concret, s'estableix la vigilància mínima en funció de la següent taula:

<b>Període</b>	<b>Mesos</b>	<b>Vigilància i control rutinari</b>	<b>Control furtivisme</b>
Hivern	Gener, Febrer, Març, Novembre i Desembre	1 dia/setmana	1 dia /mes
Primavera	Abril, Maig i Juny	2 dies/setmana	2 dies/mes
Setmana Santa	-	2 dies/setmana	2 dies/mes
Estiu	Juliol i Agost	3 dies/setmana	2 dies/mes
Tardor	Setembre i Octubre	2 dies/setmana	2 dies/mes

En aquest sentit, des de l'AUEECAD considerem que el PRUG perd tot el sentit sinó s'efectua una vigilància intensiva, sobretot en els mesos de juny a setembre, que és quan realment la pressió al Parc és alta.

D'aquesta manera, **proposem implicar als ajuntaments i al propi Parc en la vigilància i control, que hauran de treballar coordinats amb el Cos d'Agents Rurals.**

## AUEECAD

Així mateix, el parer de l'AUEECAD és que s'ha d'emfatitzar més en la informació als usuaris enlloc de les sancions. Per això, **proposem ampliar els punts d'informació al llarg del Parc, tant a terra com al mar, amb dues embarcacions que vagin corrent el Parc, informant als usuaris i vigilant el compliment de les normatives a diari durant la temporada estival.**

En aquesta mateixa línia, sol·licitem **que s'inclogui en el PRUG un mecanisme disponible les 24 hores del dia i tots els dies de l'any a través del qual els usuaris puguin comunicar qualsevol incidència**, ja sigui un número de telèfon del Parc o qualsevol altre mitjà que es consideri adient per complir aquesta funció.

En conclusió, considerem que a llarg termini el model a aplicar al Parc Natural del Cap de Creus s'ha d'aproximar al model americà o australià, que compten amb un cos específic que té competència per dur a terme les funcions de prevenció, investigació i detenció al llarg del Parc.

A Cadaqués, a 11 de novembre de 2022.

Mònica Esteve Concepción  
Presidenta de l'AUEECAD