



## **MEMÒRIA GENERAL DE L'AVANTPROJECTE DE REGLAMENT DE DESENVOLUPAMENT DE LA LLEI 10/2019, DE 23 DE DESEMBRE, DE PORTS I DE TRANSPORT EN AIGÜES MARÍTIMES I CONTINENTALS**

### **1. Justificació i adequació de l'avantprojecte. Marc Normatiu**

En termes de marc normatiu cal assenyalar que aquest avantprojecte té un doble vessant regulador, d'una banda el relatiu als ports i de l'altra, el que fa referència al transport en aigües marítimes i continentals.

El 23 de desembre de 2019 s'aprova la *Llei 10/2019, de 23 de desembre, de ports i de transport en aigües marítimes i continentals* (en endavant la Llei 10/2019) amb la finalitat d'actualitzar la normativa portuària atesa la transformació soferta pel sector des de l'aprovació de l'anterior *Llei 5/1988 de 17 d'abril de ports de Catalunya*, i amb especial incidència en el fet de donar prioritat a la prestació de serveis i el control mediambiental respecte la construcció de noves infraestructures.

La Llei 10/2019 deroga entre d'altres, l'anterior *Llei 5/1988 de ports de Catalunya*, tanmateix, resten en vigor, en tot allò que no contradigui a la Llei, el *Reglament de desenvolupament de la Llei 5/1988, de 17 d'abril, de ports de Catalunya* aprovat pel *Decret 258/2003, de 21 d'octubre*, el *Reglament de policia portuària* aprovat pel *Decret 206/2001, de 24 de juliol* i, el *Reglament de marines interiors de Catalunya* aprovat pel *Decret 17/2005, de 8 de febrer*, que completen el desplegament de l'anterior *Llei 5/1988 de ports de Catalunya*.

El marc normatiu en què s'insereix aquesta iniciativa no pot ser altre que la pròpia Llei 10/2019, respecte a la qual es planteja dur a terme el seu desenvolupament reglamentari mitjançant l'avantprojecte objecte d'aquesta memòria.

A aquest respecte, l'avantprojecte esmentat s'ha d'aprovar d'acord amb el que estableix la Disposició final primera de la Llei 10/2019, que faculta el Govern i el conseller competent en matèria de ports perquè dictin les disposicions necessàries per desplegar i aplicar aquesta Llei, i, especialment, per dictar un reglament d'explotació i policia aplicable al conjunt de les instal·lacions integrades en el sistema portuari català i que tinguin en compte les especificitats de cadascuna de les zones de gestió.

En aquest sentit, el present reglament unifica en un únic document normatiu el reglament de desenvolupament de la Llei 10/2019 i el reglament d'explotació i policia portuària aplicable al conjunt de les instal·lacions.

D'altra banda el present avantprojecte incorpora tots els aspectes aclariments i interpretacions que l'Acord de la Subcomissió de Seguiment Normatiu, Prevenció i Solució de Conflictes de la Comissió Bilateral Generalitat-Estat en relació amb la *Llei 10/2019, del 23 de desembre, de ports i de transport en aigües marítimes i continentals*, publicat al DOGC núm. 8372, de 24 de març de 2021 que es conté una sèrie de previsions sobre el desenvolupament reglamentari d'aquesta norma, en el qual s'hauran de tenir en compte els acords presos al respecte, que de forma sumaria es poden resumir en els següents punts:

- Respecte els articles 11.2 i 105.6 de la Llei 10/2019: els usos portuaris previstos s'han d'ajustar als que el planejament urbanístic consideri compatibles amb les operacions



i activitats portuàries que contribueixen a la sostenibilitat i a l'equilibri econòmic i social del port, en els termes previstos en la legislació estatal de costos.

- Les concessions i els contractes de construcció i gestió portuària, previstes en els articles 53 i 71 de la Llei 10/2019 es podran prorrogar en els mateixos termes i condicions que els previstos en la legislació estatal de ports d'interès general i en la legislació estatal de contractes del sector públic.

- Les facultats d'impuls d'actuacions de manteniment de les platges i de protecció dels trams de costa en l'entorn portuari, previstes en l'article 84.3 de la llei, tenen com a única finalitat promoure actuacions vinculades a l'àmbit portuari, per la qual cosa aquestes facultats no obstaculitzen ni qüestionen les facultats de l'Estat per a la creació, regeneració i recuperació de les platges.

- En el cas de l'article 227.2 de la llei, s'entén la qualificació de la policia portuària en tot cas com a policia administrativa.

- En l'article 108 de la llei, les concessions de locals es refereix a les que emparin activitats autoritzables en el domini públic portuari en els termes previstos en la legislació de costos.

Respecte al desenvolupament de la Llei 10/2019 mitjançant el present reglament, cal destacar:

- En l'àmbit de la governança portuària, la composició i règim de funcionament del nou òrgan de consulta i assessorament en matèria portuària, el Consell de Ports amb la seva *Comissió d'innovació* que té, entre altres, un paper rellevant en el desenvolupament de la línia estratègica d'Innovació del Pla de Ports de Catalunya Horitzó 2030. També es regulen els consells portuaris. Finalment, s'incorpora un capítol de transparència i publicitat activa amb la finalitat d'ampliar la informació de l'Administració portuària i definir obligacions per a les entitats gestores portuàries en aquesta matèria.

- La categorització dels ports esportius, la qual s'amplia també al conjunt de les dàrsenes esportives per la seva equivalència en aquest sector, desenvolupa la previsió legal, establint-se les categories en funció del nivell, la qualitat i l'especialització portuària.

- En l'àmbit del règim demanial i contractual dels títols habilitants per a ocupacions del domini públic portuari, l'exercici d'activitats i la prestació de serveis portuaris, s'afegeix un capítol corresponent als projectes d'obres portuàries que detalla la seva tipologia i tramitació facilitant l'elaboració i agilitzant les autoritzacions.

- Pel que fa al sector pesquer s'estableixen les condicions de les instal·lacions portuàries destinades al sector pesquer i els estàndards de dimensionament recomanats, s'annexa el document que ha servit de referència *Definició de criteris per a catalogar una dàrsena com a pesquera*.

- Dins del règim de policia i sancionador es determina la facultat d'inspecció i es desenvolupa el procediment de declaració de situació d'abandonaments de vaixells, vehicles i altres objectes dins de la zona de servei portuària.

- També s'incorpora el foment de les activitats esportives i, especialment la navegació esportiva a vela, entre d'altres, tant en els planejaments portuaris, com en els concursos per a contractes de gestió de ports i dàrsenes esportives, i declarant usos portuaris bàsics nàutics esportius d'interès públic els que tinguin aquesta naturalesa esportiva en una infraestructura portuària classificada com a esportiva.

- Es preveu el desenvolupament d'una estratègia de desenvolupament de la nàutica popular a Catalunya per tal que, en l'horitzó temporal del Pla s'assoleixi un percentatge mínim del 10% de punts d'amarratge destinats a nàutica popular respecte els punts d'amarratge totals, repartits de manera equilibrada en el territori.

- Respecte al transport en aigües marítimes i continentals, es concreten les competències administratives relatives a la regulació i l'ordenació del departament



competent en matèria de Transports i als serveis territorials corresponents la gestió dels títols habilitants, d'inspecció, policia i règim sancionador.

- També es concreta l'assegurança obligatòria de viatgers i de responsabilitat civil per danys a terceres persones amb ocasió del transport que exigeix el REGLAMENT (CE) 392/2009 del Parlament Europeu i del Consell de 23 d'abril del 2009, sobre la responsabilitat dels transportistes de passatgers per mar en cas d'accident, i es crea el Registre de serveis de transport en aigües marítimes i continentals de Catalunya.

Respecte la consulta pública prèvia a l'elaboració d'un del projecte de decret pel qual s'aprova el Reglament de desplegament de la Llei 10/2019, del 23 de desembre, de ports i de transport en aigües marítimes i continentals, efectuada del 16 de maig i fins al 5 d'agost de 2022, va presentar aportacions i propostes l'Ajuntament de Barcelona. En resum proposa:

- Introduir , pel que fa al règim especial del municipi de Barcelona, en cas que concorri una delegació de competències:

1. La condició d'Administració Portuària a l'Ajuntament de Barcelona
2. Ser competent en la gestió, recaptació i revisió dels tributs portuaris
3. Ser competent pel que fa als vaixells, embarcacions, vehicles i altres objectes que hagin estat declarats en situació d'abandonament .
4. Unificar les prerrogatives de les Direccions de cada port reconegudes al Decrets 206/2001, d'aprovació del reglament de policia portuària.
5. Aclarir al preàmbul les competències i funcions que s'atorguen a l'Ajuntament
6. Incloure més exigències las gestor pel que fa als requeriment relatiu s a les mesures per adaptar-se i mitigar els efectes del canvi climàtic.
7. Fer menció dels vectors energètics (electrificació, energies renovables...)
8. Incloure una taxa portuària d'aspecte mediambiental i també bonificacions d'aspectes mediambientals.
9. Incrementar la quota tributària aplicada als passatgers de creuers ates el context actual d'emergència climàtica.
10. Ampliar les mesures previstes per promocionar la nàutica popular.

Respecte a les aportacions efectuades per l'Ajuntament, s'han incorporat al text de l'avantprojecte les aportacions i propostes relatives als punts 4, 6, 7 i 10 en els següents apartats respectivament, capítol I del Títol VII Règim d'explotació; Capítol V Regulació ambiental, article 18.3, 20.4, 37 i 121 relatius al punt 6 i 7, i per últim, la Disposició addicional 7ena pel que fa al punt 10.

Pel que fa a la resta d'aportacions, relatives als punts 1,2,3,5,8 i 9 no són objecte de regulació normativa en el present reglament pels següents motius:

- Punt 1. La condició d'administració portuària l'atorga la Llei 10/2019, de 23 de desembre de ports i de transport en aigües marítimes i continentals al departament competent en matèria de ports i a l'entitat de dret públic Ports de la Generalitat. No és objecte de matèria reglamentaria l'atorgament d'aquesta condició en virtut d'una delegació de competències.
- Punt 2. La gestió, recaptació i revisió, dels tributs portuaris és competència de Ports de la Generalitat d'acord amb l'article 119 de la Llei 10/2019. Tanmateix, el Conveni de delegació, per part de la Generalitat de Catalunya a l'Ajuntament de Barcelona, de les competències per a la gestió directa del Port Olímpic de Barcelona, en la seva clàusula segona f), es delega a l'Ajuntament de Barcelona *"la gestió i recaptació dels tributs portuaris, i, si escau, dels cànon; la imposició,*



*gestió, recaptació i revisió de les prestacions patrimonials de caràcter públic no tributari que es meritin en l'exercici de la competència delegada; la imposició, gestió i recaptació dels ingressos de drets privats derivats del seu exercici." (DOGC Núm. 8101 - 1.4.2020)*

- Punt 3. La declaració de situació d'abandonament de vaixells, embarcacions, vehicles i altres objectes és una competència de l'administració portuària, d'acord amb l'article 228 de la Llei 10/2019. Per tant, és mitjançant les previsions de delegació de competències que es pot articular aquesta delegació i no és objecte del reglament de desenvolupament de la Llei 10/2019.
- Punt 5. Les competències i funcions que s'atorguen a l'Ajuntament de Barcelona son objecte de relació detallada en el Conveni de delegació, per part de la Generalitat de Catalunya a l'Ajuntament de Barcelona, de les competències per a la gestió directa del Port Olímpic de Barcelona, no del reglament de desenvolupament de la Llei 10/2019.
- Punts 8 i 9. L'establiment i modificació de tributs té reserva de llei i no pot ser objecte d'una norma de rang reglamentari.

## **2. Relació de disposicions afectades i taula de vigències**

Com ja s'ha assenyalat, l'avantprojecte s'inscriu en un context regulador preexistent que ve a actualitzar i a substituir.

Les disposicions afectades en matèria d'organització i regulació portuària serien les següents:

- El Decret 258/2003, de 21 d'octubre d'aprovació del Reglament de desenvolupament de la Llei 5/1988, de 17 d'abril, de ports de Catalunya.
- El Decret 206/2001, de 24 de juliol, d'aprovació del Reglament de policia portuària.

Conseqüentment, la disposició derogatòria de l'avantprojecte de *Reglament de desenvolupament de la Llei 10/2019, de 23 de desembre, de ports i transports en aigües marítimes i continentals* preveu que, a la seva entrada en vigor, resten derogats el Decret 258/2003, de 21 d'octubre d'aprovació del reglament de desenvolupament de la Llei 5/1988, de 17 d'abril, de ports de Catalunya i el Decret 206/2001, de 24 de juliol, d'aprovació del Reglament de policia portuària, així com totes les disposicions de les normes de igual o menor rang que s'oposin a la present regulació.

En definitiva, el present reglament respon a un mandat de desplegament reglamentari que preveu la pròpia *Llei 10/2019, de 23 de desembre, de ports i de transport en aigües marítimes i continentals* incorporant els elements del Pla de ports de Catalunya, Horitzó 2030, que dona la coherència al marc regulador del sistema portuari de Catalunya i al sector del transport en aigües marítimes i continentals.

## **3. Competència de la Generalitat sobre la matèria**

La Generalitat de Catalunya té competència exclusiva sobre els ports situats al territori de Catalunya que no tinguin la qualificació legal d'interès general, en virtut del previst en l'article 140 de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya.

Aquesta competència inclou en tot cas el règim jurídic, la planificació i la gestió de tots els ports i instal·lacions portuàries entre d'altres.





La *Llei 10/2019, de 23 de desembre, de ports i transports en aigües marítimes i continentals* en la seva disposició final primera faculta el Govern i el conseller competent en matèria de ports perquè dictin les disposicions necessàries per a desplegar i aplicar la Llei 10/2019.

#### **4. Tràmit d'audiència i informació pública.**

Les entitats a les que és previst sotmetre a audiència aquest avantprojecte de reglament són les que van ser consultades en la tramitació del vigent Pla de ports, les que ho van ser en la tramitació del primer avantprojecte de Llei de ports i de transport en aigües marítimes i continentals, així com les que poden tenir interès específics per alguns dels continguts del reglament :

- Federació Nacional Catalana de Confraries de Pescadors.
- Federació de Confraries de Pescadors de Girona
- Federació de Confraries de Pescadors de Barcelona
- Federació de Pescadors de Tarragona
- Associació Catalana d'Activitats Marítimes
- Associació d'Empreses Estibadores dels ports autonòmics de Catalunya (AEPAC)
- Consell de Cambres de Catalunya
- Associació Catalana de Ports Esportius i Turístics
- Federació Catalana de Vela
- Capitanies marítimes (Barcelona, Tarragona i Palamós)
- Organització de Consumidors i Usuaris de Catalunya
- Sindicats més representatius en l'àmbit portuari i del transport marítim.(CCOO-UGT-Sindicat Coordinadora Estatal Trabajadores del Mar)
- Ajuntaments que tenen un port en el seu àmbit territorial.
- Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona
- Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Palamós
- Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Girona
- Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Tarragona
- Demarcació de Costes de Catalunya
- Federació Catalana de Motonàutica
- Totes les entitats gestores d'infraestructures portuàries
- Barcelona Clúster Nàutic
- Federacions esportives nàutiques i d'activitats aquàtiques
- Unió de Federacions esportives de Catalunya
- Associació Nàutic Levantina (activitat a mar, pesca i lleure)
- Associació Nàutic esportiva "Front al Mar"(Nàutica Popular)
- Associació Llop de Mar (Rem)
- Associació Pesca Esportiva Nostra Senyora del Vilar
- Federació Catalana d'activitats subacuàtiques
- Associació Catalana de Municipis
- Federació de Municipis de Catalunya
- Associació d'Estacions Nàutiques de Catalunya
- Agència Catalana de Turisme
- ADIN-Associaió d'Indústries, Comerç i Serveis Nàutics
- FEAPDT (Federación Española de Asociaciones de puertos deportivos i turísticos)
- DEPANA
- Diputacions
- ANEM (associació Nacional d'empreses Nàutiques)



- Inclusives (Associació Catalana de Busseig Emocional i Adaptat/ Associació Junts en acció /Superando)
- Med Cruise
- Puertos del Estado
- Direcció General de Marina Mercante
- Direcció General de Costes

Finalment indicar que atesa la dimensió de l'avantprojecte, es considera necessari i convenient sotmetre'l també a informació pública.

Oriol Martori i Gallissà  
Director general de Transports i Mobilitat

Signat electrònicament

# DEFINICIÓ DE CRITERIS PER CATALOGAR UNA DÀRSENA COM A PESQUERA - 2022



Generalitat de Catalunya  
Departament de Territori  
**Direcció General  
de Transports i Mobilitat**

Desembre de 2022

Assistència tècnica :Eurofins Cavendish S.L.U

1.	INTRODUCCIÓ .....	3
1.1.	RESUM D'ANTECEDENTS .....	3
1.2.	OBJECTIU .....	3
1.3.	METODOLOGIA.....	4
2.	VALORACIÓ DE LA NORMATIVA .....	5
2.1.	MARC NORMATIU ESTATAL.....	5
2.2.	MARC NORMATIU CATALÀ .....	7
2.3.	VALORACIÓ DE LA NORMATIVA EN MATÈRIA DE DÀRSENES PESQUERES .....	11
3.	ANÀLISI ESTRATÈGICA DE LES DÀRSENES PESQUERES .....	12
3.1.	ANÀLISIS DELS PORTS PESQUERS DE CATALUNYA .....	12
3.1.1.	Evolució de les captures i flota .....	14
3.1.2.	Serveis i instal·lacions dels ports pesquers.....	14
3.2.	estudi comparatiu desl PORTS PESQUERS DE CATALUNYA.....	16
4.	ANÀLISIS ESTADÍSTICA DE GRUPS .....	19
5.	TIPOLOGIA DE PORTS PESQUERS .....	21
6.	DEFINICIÓ DE CRITERIS DE CATALOGACIÓ D'UNA DÀRSENA COM A PESQUERA.....	23
6.1.	NIVELL 1: CRITERIS NORMATIUS.....	23
6.2.	NIVELL 2: CRITERIS dE LES INSTAL·LACIONS.....	24
6.2.1.	Creris quantitatius de les instal·lacions .....	24
6.2.2.	Creris qualitatis de les instal·lacions.....	25
7.	FITXES DE CRITERIS.....	29
8.	CONCLUSIONS .....	33
8.1.	CONCLUSIONS GENERALS.....	33
8.2.	VALORACIÓ FINAL.....	34
9.	REFERÈNCIES.....	36

## ANNEXOS

ANNEX I: ESTADÍSTIQUES PESQUERES PORT DE BARCELONA I TARRAGONA

ANNEX II: METODOLOGIA D'ANÀLISI ESTADÍSTICA DE CONGLOMERATS

ANNEX III: ANÀLISI ESTRATÈGICA DE LES INSTAL·LACIONS PORTUÀRIES AMB

ACTIVITAT PESQUERA DARSENES PESQUERES

ANNEX VI: ANÀLISI DELS RESULTATS DE L'ESTADÍSTICA DE GRUPS

---

## 1. INTRODUCCIÓ

La Direcció General de Transports i Mobilitat (d'ara endavant DGTM) va adjudicar al maig de 2022 el servei de l'assistència tècnica per a la definició dels criteris per catalogar una dàrsena com a pesquera a Eurofins Cavendish S.L.U.

Aquest document tècnic "Definició de criteris tècnics per catalogar una dàrsena com a pesquers" és el resultat de l'execució del contracte, el seu desenvolupament s'explica als següents apartats.

### 1.1. RESUM D'ANTECEDENTS

El 30 de desembre de 2019 es publica al DOGC la **Llei 10/2019, de 23 de desembre, de ports i de transport marítim en aigües marítimes i continentals** (d'ara endavant LPTAMC) que entra en vigor el 30 de març de 2021.

L'organització administrativa portuària de la Generalitat es regula en el títol segon de la LPTAMC, que defineix una nova organització administrativa portuària, i concretament l'article 17.2 estableix les funcions que corresponen a la DGTM. Així mateix, la pròpia llei estableix a l'article 109 d'instal·lacions portuàries amb activitat pesquera que s'han d'establir per reglament les condicions de les instal·lacions portuàries destinades al sector pesquer.

Per altra banda, mitjançant Acord de Govern de 29 de desembre de 2020, s'aprova el **Pla de ports de Catalunya Horitzó 2030** que conté, entre les seves línies d'actuació i accions per sectors portuaris, una de concreta per al sector pesquer en referència directa a la «definició dels criteris per catalogar una dàrsena com a pesquera»:

*Els ports pesquers són aquells que es destinen a la descàrrega de pesca fresca des de les embarcacions utilitzades per a la seva captura o que serveixen de base a aquestes embarcacions per beneficiar-se dels serveis d'atracament, fondeig, avituallament, reparació i manteniment. Per tant, és important definir, d'acord amb la normativa pesquera, els criteris que ha de complir tota dàrsena per poder ser catalogada com a pesquera. D'aquesta manera, les dàrsenes catalogades com a tals hauran de respectar els criteris esmentats. Així mateix, qualsevol dàrsena no catalogada com a pesquera no podrà desenvolupar aquestes activitats per no disposar dels recursos necessaris establerts en els criteris.*

Tanmateix, la Direcció General competent en matèria de Pesca pot autoritzar la descàrrega de pesca fresca fora de dàrsenes pesqueres en determinades condicions, entre les que es troben la documentació telemàtica del producte descarregat i el seu transport immediat a llotja.

### 1.2. OBJECTIU

L'objectiu d'aquest document és concretar els criteris tècnics per catalogar una dàrsena com a pesquera, així com concretar les excepcions que es poden donar a aquesta catalogació d'acord amb el previst en la legislació pesquera. El desenvolupament del document s'inicia amb una anàlisi de la normativa que afecta a l'àmbit portuari, en segon lloc s'analitza de manera integral les instal·lacions portuàries

---



amb activitat pesquera i per últim s'elabora un estudi de mercat comparatiu amb les dàrsenes pesqueres en l'àmbit del mar Mediterrani Occidental.

En aquest sentit convé destacar que la classificació tècnica d'una dàrsena pesquera, en l'àmbit sectorial portuari, no té perquè coincidir amb la classificació dels ports pesquers que la DG de Política Marítima i Pesca Sostenible (DGPMP) faci en funció de les activitats existents en cada punt del litoral.

### 1.3. METODOLOGIA

La documentació generada per l'assistència tècnica és el resultat de l'anàlisi del marc normatiu relacionat amb el tema, de la visita als ports amb activitat pesquera (entrevistes als seus principals responsables), i de l'estudi de mercat (tant propi com de l'entorn) en relació a les infraestructures i mitjans que disposen cadascun d'aquestes instal·lacions amb activitat pesquera.

Posteriorment els aspectes metodològics més rellevants del treball tècnic de gabinet es concreten en la recopilació d'informació documental i en la presentació de les dades de la manera concisa mitjançant taules i figures per la seva millor comprensió.

L'estudi correspon, d'una banda, als ports amb activitat pesquera competència de la Generalitat de Catalunya i definits en la Taula 1.2. i, d'altra banda, per l'anàlisi estratègic estudia els ports amb activitat pesquera de titularitat autonòmica del País Valencià, les Illes Balears, la Regió de Múrcia i Andalusia. Pel que fa als ports de titularitat estatal, Barcelona i Tarragona, les dades de nombre d'embarcacions i captures es troben desglossades a l'Annex I.

Taula 1.2.- Ports amb activitat pesquera de Catalunya objecte d'estudi

PORT	MUNICIPI
Port de Llançà	Llançà
Port del Port de la Selva	el Port de la Selva
Port de Roses	Roses
Port de l'Escala	l'Escala
Port de l'Estartit	l'Estartit
Port de Palamós	Palamós
Port de Sant Feliu de Guíxols	Sant Feliu de Guíxols
Port de Cala Canyelles	Lloret de Mar
Port de Blanes	Blanes
Port d'Arenys de Mar	Arenys de Mar
Port de Mataró	Mataró
Port de Premià	Premià de Mar
Port del Masnou	el Masnou
Port de Badalona	Badalona
Port d'Aiguadolç	Sitges
Port de Vilanova i la Geltrú	Vilanova i la Geltrú
Port de Segur de Calafell	Calafell
Port de Torredembarra	Torredembarra
Port de Cambrils	Cambrils
Port de l'Ametlla de Mar	l'Ametlla de Mar
Port de l'Ampolla	l'Ampolla
Port de Deltebre	Deltebre
Port de Sant Carles de la Ràpita	Sant Carles de la Ràpita
Port de les Cases d'Alcanar	les Cases d'Alcanar

## 2. VALORACIÓ DE LA NORMATIVA

### 2.1. MARC NORMATIU ESTATAL

#### Constitució Espanyola

##### ÀMBIT PORTUARI

→ l'article 148 punts 6 i 11: estableixen que les comunitats autònomes poden assumir les competències en ports de refugi, **ports esportius** i ports en què no es desenvolupin activitats comercials, i la pesca marítima en aigües interiors, el marisqueig i l'aqüicultura.

→ La transposició de les competències estatals establertes a la Constitució Espanyola es fa efectiu, en l'àmbit portuari, mitjançant la Llei de ports de l'Estat i de la marina mercant refosa pel **Reial decret legislatiu 2/2011**, de 5 de setembre.

##### ÀMBIT PESQUER

→ l'article 149 punts 19 i 20: atorguen a l'Estat central, la competència exclusiva en pesca marítima en aigües exteriors, en marina mercant i abanderament de vaixells, en il·luminació de costes i senyals marítimes i en ports d'interès general, sens perjudici de les competències que s'atribueixin a les Comunitats Autònomes en matèria d'ordenació d'aquest sector.

→ **La Llei 3/2001, de 26 de març, de Pesca Marítima** és la normativa que regula la pesca marítima competència de l'Estat central d'acord amb el que preveu la Constitució Espanyola així com l'establiment de la normativa bàsica d'ordenació de la flota pesquera, de l'activitat comercial, la programació de la investigació pesquera i oceanogràfica i l'establiment del règim d'infraccions i sancionador.

Aquesta llei aporta definicions d'interès per l'establiment dels criteris esmentats:

**Concepte de port base (Art. 65):** Per a les embarcacions del calador nacional, el port base serà aquell des del qual l'embarcació desenvolupi la major part de les seves activitats d'inici de les mareas, despatx i comercialització de les captures. En canvi, per a les embarcacions que feinegen fora del calador nacional, el port base serà aquell amb el que es mantingui una vinculació socioeconòmica destacable, d'acord amb el que s'estableixi reglamentàriament.

**Establiment de port base (Art. 66):** L'autorització de construcció de tota embarcació pesquera comportarà l'establiment del seu port base. I encara, l'establiment del port base serà atorgat per la Comunitat Autònoma que autoritzi la construcció de l'embarcació i correspondrà a un dels ports del seu litoral, previ informe de l'Autoritat Portuària.

**Canvis de port base (Art. 67):** entre ports d'una mateixa CCAA seran autoritzats per la corresponent, previ informe, en el seu cas, de l'Autoritat Portuària i de la Confraria de Pescadors, mentre que els canvis de base entre ports de diferents CCAA seran autoritzats pel Ministeri competent en matèria pesquera previ informe d'aquelles. També s'estableix la possibilitat que, quan per raó de l'activitat pesquera es prevegi utilitzar un port diferent del port base durant períodes superiors a tres mesos, haurà de sol·licitar-se una autorització específica, mentre que per sota d'aquest topall no és necessari.

---

**Requisits per als canvis de base (Art. 68):** Per tal de ser autoritzats els canvis de base hauran de complir-se els següents requisits:

- a) Que les característiques i particularitats del port s'adaptin a les necessitats de l'embarcació.
- c) Que existeixin possibilitats de comercialització i de prestació de serveis.
- d) Que no es contravinguin, les mesures específiques de contenció de l'esforç pesquer.

**Embarcació auxiliar:** qualsevol vaixell o embarcació inscrita a la llista quarta del Registre d'Embarcacions i Empreses Navilieres del Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana que participi en labors de recolzament per a l'explotació comercial dels recursos pesquers així com de l'aqüicultura, incloent les embarcacions necessàries per a les labors portades a terme per a l'extracció de coral vermell, algues, garones, percebes, poliquets, navalles i similars, sempre i quan les esmentades embarcacions no estiguin equipades per a l'explotació comercial dels recursos pesquers.

**Embarcació de pesca:** qualsevol embarcació, amb independència de la seva mida, equipada o utilitzada per a la captura comercial dels recursos pesquers, inscrita a la llista tercera del Registre d'Embarcacions i Empreses Navilieres.

→ el **Reial Decret 1044/2022, de 27 de desembre, d'ordenació de la flota pesquera**, va entrar en vigor el 31 de març de 2023 (i va substituir també com a normativa bàsica de l'Estat el RD 1549/2009, de 9 d'octubre, sobre ordenació del sector pesquer i adaptació al Fons Europeu de la Pesca i el RD 1035/2017, de 15 de desembre, pel que es regula l'establiment i canvi de port base de les embarcacions pesqueres), també regula aspectes clau a tenir en compte a efectes de l'establiment del port base de les noves embarcacions pesqueres i auxiliars, així com els canvis de port base per part d'aquestes o la possibilitat d'utilitzar temporalment un port diferent del port base de les embarcacions.

En relació a l'articulat de la llei citat anteriorment a destacar els següents aspectes:

#### **Art. 29. Port base:**

1. La **persona propietària** pot escollir lliurement el port que serveixi de base per exercir la seva activitat pesquera subjecte al compliment del que disposa el RD.

2. **Establiment port base** és l'acte administratiu amb el que l'**autoritat pesquera competent** faculta, de manera prèvia a l'inici de l'activitat, la fixació d'un port per a les seves operacions pesqueres i comercials. És el que s'estableix en la resolució d'autorització de l'expedient d'entrada d'una nova unitat al RGFP. S'escau demanar informe a l'autoritat portuària.

#### **Art. 33. Autorització específica per a la utilització temporal d'un port diferent del PB.**

1. El desembarcament en un mateix port diferent del port base per una embarcació de pesca, de manera continuada per períodes superiors a 3 mesos, requerirà d'una autorització específica.
  2. La sol·licitud d'autorització específica per a la utilització temporal d'un port haurà de presentar l'armador/a a l'autoritat pesquera de la CCAA on radiqui el port base.
-

Per tant, en l'establiment dels criteris tècnics que han de complir les dàrsenes pesqueres, cal tenir present doncs que en determinades modalitats de la pesca professional les embarcacions porten associades embarcacions auxiliars, com ara per exemple l'encerclament, i també que, en determinats ports del litoral català, hi ha una major concentració de les embarcacions d'aquesta llista, associades a les activitats de marisqueig, a l'estabulació d'espècies marines o a l'aqüicultura.

Així mateix és convenient contemplar la possibilitat d'embarcacions que efectuin utilitzacions temporals de ports diferents al seu port base, tant per sota dels 3 mesos com per les que se'ls hi requereix una autorització específica que pot tenir una durada màxima d'un any, i que sovint és el pas previ per tramitar un canvi de base definitiu.

## 2.2. MARC NORMATIU CATALÀ

### ÀMBIT PORTUARI

→ **Estatut d'Autonomia de Catalunya** l'article 140 estableix, sens perjudici d'allò que disposa l'article 149.1.20 de la Constitució i que reserva a l'Estat la competència exclusiva en relació amb els ports d'interès general, que «**correspon a la Generalitat la competència exclusiva sobre ports**, aeroports, heliports i altres infraestructures de transport al territori de Catalunya que no tinguin la qualificació legal d'interès general».

Una competència que inclou, en tot cas, el règim jurídic, la planificació i la gestió de tots els ports, la gestió del domini públic necessari per a prestar el servei, el règim econòmic dels serveis portuaris, la delimitació de la zona de serveis dels ports i la determinació dels usos, els equipaments i les activitats complementàries dins del recinte del port.

→ El desenvolupament en matèria portuària de les competències establertes en l'Estatut d'Autonomia de Catalunya es materialitzen mitjançant la Llei 10/2019 de ports i de transport en aigües marítimes i continentals (**LPTAMC**).

Aquesta llei aporta definicions que són d'especial interès per l'establiment dels criteris esmentats. En concret, a l'article 6 es recull que:

**Dàrsena:** el conjunt de superfícies de terra i aigua incloses a la zona de servei d'un port, destinades de manera preferent al servei de la flota mercant, pesquera o esportiva o a les activitats turístiques o recreatives complementàries.

**Llotja:** la instal·lació destinada a l'exposició i primera venda dels productes pesquers frescs, situada a la zona de servei i autoritzada pels òrgans competents en matèria d'ordenació del sector pesquer.

**Vaixell pesquer:** el vaixell civil de qualsevol tipus utilitzat comercialment per a la captura de peixos o altres recursos vius del mar.

Per altra banda, l'activitat pesquera als ports es regula mitjançant:

- **l'article 109 estableix que, com a mínim, els ports amb instal·lacions pesqueres han de disposar instal·lacions destinades a l'amarratge i la descàrrega dels productes pesquers i les destinades a la manipulació, la preparació, la comercialització i la distribució dels productes pesquers. A més, estableix que les condicions de les instal·lacions portuàries destinades al sector pesquer s'han d'establir per reglament.**
  - **l'article 110 preveu en primer terme, que les naus de classificació i venda de peix són béns afectes al servei portuari de titularitat pública destinats a la primera venda dels productes de la pesca i centres de control i comercialització.**
-

Aquestes naus de classificació i venda de peix són els punts de la primera comercialització del peix desembarcat en els ports pesquers. La gestió d'aquestes instal·lacions és indirecta mitjançant concessions d'explotació.



Pel que fa a les polítiques de planejament portuari, a efectes de la LPTAMC segons el Capítol I, el **Pla de Ports** és «l'instrument per mitjà del qual es determinen les grans línies de planificació i ordenació de les infraestructures i els serveis del sistema portuari que és competència de la Generalitat» el qual té caràcter de pla territorial sectorial, d'acord amb la Llei 23/1983, de 21 de novembre, de política territorial.

El **vigent Pla de ports de Catalunya Horitzó 2030**, aprovat pel Consell Executiu del Govern de la Generalitat el 29 de desembre del 2020, **defineix les grans línies de planificació i ordenació de les infraestructures i els serveis del sistema portuari català**.

Les principals línies d'actuació i accions que defineix el Pla de port Horitzó 2030 per al sector portuari pesquer són:

- ✓ Explorar fórmules de valor afegit reforçant la marca «peix de llotja» i les activitats complementàries com la pesca turística.
- ✓ Fomentar les polítiques de reducció de costos del sector millorant l'eficiència energètica, gestionant eficientment els recursos i fomentant sinergies amb altres sectors.
- ✓ Gestionar de forma eficient els residus pesquers aplicant models de valorització de residus i d'economia circular.
- ✓ Establir mesures i condicions de seguretat implantant les infraestructures i els sistemes necessaris per donar compliment als codis internacionals de seguretat i que comportin un distintiu.
- ✓ Optimitzar la distribució de les activitats pesqueres definint els **criteris per catalogar una dàrsena com a pesquera**.

Respecte a aquest darrer punt, el **Pla de ports Horitzó 2030** defineix com a ports pesquers «aquells que es destinen a la descàrrega de pesca fresca des de les embarcacions utilitzades per a la seva captura o que serveixen de base a aquestes embarcacions per beneficiar-se dels serveis d'atracament, fondeig, avituallament, reparació i manteniment».

Els dos indicadors de seguiment d'aquesta línia d'actuació proposats són (1) metres lineals de moll destinats a cadascuna de les tipologies de pesca per port i (2) metres quadrats de superfície (aigua i terra) / embarcacions per port.

En el càlcul d'aquests indicadors però, s'ha de tenir en compte, que a més a més de la flota pesquera que acull cada un dels ports base, també s'ha de comptabilitzar la flota auxiliar que pot anar associada a embarcacions de determinades modalitats de pesca (com ara l'encerclament) i també a la pràctica de l'activitat de l'aqüicultura o el marisqueig, així com també la mobilitat que es pot donar entre ports per part d'embarcacions que realitzen puntualment activitat pesquera en ports diferents al seu port base, o com a pas previ per sol·licitar el canvi de port base.

## ÀMBIT PESQUER

→ **Estatut d'Autonomia de Catalunya**: en matèria pesquera en l'Article 119 de l'EAC s'estableix que correspon a la Generalitat **la competència exclusiva en matèria de pesca marítima i recreativa en aigües interiors, i la regulació i la gestió dels recursos pesquers**,

---



així com també en matèria d'activitats marítimes, que inclou entre d'altres, la regulació i la gestió del marisqueig i l'aqüicultura i l'establiment de les condicions per a practicar-los, així com també la regulació i la gestió dels recursos, la regulació i la gestió de les instal·lacions destinades a aquestes activitats. També estableix la competència compartida en matèria d'ordenació del sector pesquer, que inclou, en tot cas, l'ordenació i les mesures administratives d'execució relatives a les condicions professionals per a l'exercici de la pesca, la construcció, la seguretat i el registre oficial de vaixells, les confraries de pescadors i les llotges de contractació, i li atribueix mitjançant l'article 125, la competència exclusiva en matèria de corporacions de dret públic representatives d'interessos econòmics i professionals.

→ La Llei 2/2010, del 18 de febrer, de pesca i acció marítimes, desenvolupa les competències pròpies en matèria de pesquera. Prenent en consideració l'objecte d'estudi d'aquest treball, convé parar atenció a les definicions incloses en l'article 3:

**Port base:** el port des del qual una embarcació fa la major part de les activitats de sortida al calador, de despatx i de comercialització de les captures.

**Port de desembarcament:** el port on es desembarquen els productes que procedeixen de la pesca, del marisqueig o de l'aqüicultura.

**Pesca costanera:** l'exercici de la pesca marítima professional amb embarcació, amb marees de duració inferior a vint-i-quatre hores.

**Pesca marítima:** l'extracció o la temptativa d'extracció de recursos marins en aigües interiors, i també la de crustacis o mol·luscs, feta des d'una embarcació o no, amb arts, ormeigs i estris propis de la pesca. Resten excloses d'aquesta definició les activitats de marisqueig i d'aqüicultura.

**Punt de primera venda:** el lloc on es fa la primera venda o la primera transacció econòmica dels productes pesquers, un cop desembarcats i descarregats en territori de Catalunya, que inclou les importacions i que s'aplica als productes de la pesca i del marisqueig, sigui quina en sigui la modalitat de transacció.

**Sector pesquer professional:** el sector econòmic que inclou totes les activitats de producció, comercialització i transformació dels productes de la pesca i de l'aqüicultura i les de diversificació econòmica.

**Embarcació de pesca professional activa:** l'embarcació que, de conformitat amb la llicència atorgada per l'òrgan que en té la competència, exerceix l'activitat pesquera o marisquera de manera continuada, reiterada i ininterrompuda, és a dir, que no ha interromput voluntàriament l'activitat durant el període de dos anys.

Amb relació a les polítiques d'ordenació del sector pesquer, la Llei 2/2010 estableix que ha de ser la Generalitat de Catalunya la responsable d'executar les principals polítiques per regular, controlar la flota i les infraestructures pesqueres i els punts de venda i comercialització dels productes pesquers. Això és aplicable a «les embarcacions amb port base situat al litoral de Catalunya que figuren inscrites en el cens de la flota pesquera operativa, els ports base i de desembarcament situats al litoral de Catalunya, les llotges de contractació situades al territori de Catalunya i la resta d'instal·lacions construïdes i autoritzades per a exercir activitats pesqueres».

Pel que fa les característiques que defineixen els ports de desembarcament, l'article 84 de la Llei 2/2010 de pesca i acció marítimes estableix com a requisits dels ports de desembarcament:

- a) Disposar de molls i d'instal·lacions aptes i segurs perquè les embarcacions de pesca puguin atracar-hi i descarregar-hi.
- b) Disposar d'instal·lacions adequades per a la manipulació, la conservació, la comercialització en origen i el trasllat dels productes de la pesca en les condicions que estableix la normativa vigent.
- c) Disposar dels mitjans necessaris per a exercir eficientment les tasques de control oficial de la pesca marítima i de la comercialització dels productes.

Ara bé, mitjançant l'article 84.2 diu: El *departament competent en matèria de pesca i acció marítimes* pot **autoritzar excepcionalment** ports base o de desembarcament que no compleixin algun dels requisits establerts per l'apartat 1.b i c, sempre que transportin immediatament els productes de la pesca a un altre port que compleixi els requisits per a permetre'n la comercialització.

Actualment, els ports o infraestructures amb activitat pesquera autoritzats pel departament competent en pesca, d'acord amb la seva pròpia normativa sectorial, que no compleixen els requisits b) i c) són els següents: Cadaqués, Calafell, Deltebre (fins que entri en servei la llotja del nou port), L'Estartit, Cala Canyelles (Confraria de Pescadors de Lloret de Mar), Mataró, El Masnou, i Sitges (port d'Aiguadolç).

Per aquests ports s'exigeix, com a instal·lacions per garantir el requisit c), el de disposar de les eines necessàries per fer el pesatge i generar el document de transport del producte pesquer descarregat fins a la llotja per a la seva comercialització.

Finalment, en l'àmbit de les eines de planificació pesquera i de desenvolupament de l'Economia Blava amb especial incidència sobre l'àmbit portuari, cal tenir present l'Estratègia Marítima de Catalunya (aprovada l'any 2018 i que té com a horitzó l'any 2030), i que té per a objectiu reivindicar la condició de Catalunya com a país marítim i la rellevància de l'Economia Blava sostenible com a motor econòmic, sostenible, integrat i harmònic i equilibrat territorialment. L'estratègia es desenvolupa al voltant de 4 àmbits d'actuació, 17 objectius estratègics i 89 línies estratègiques, algunes de les quals poden tenir incidència directa en l'àmbit portuari, com ara les que estan orientades a fomentar la col·laboració entre les confraries de pescadors a través de l'execució d'un Pla Estratègic d'Ordenació de les Confraries de Pescadors, l'adequació de l'activitat pesquera a la comercialització del producte i la millora dels sistemes i infraestructures de primera venda en llotja (a fi d'apropar oferta demanda i la pràctica pesquera); el desenvolupament de plans de gestió cogestionats amb la finalitat de recuperar pesqueres i mantenir-les a nivells sostenibles; o el reforç i suport al paper dinamitzador dels GALP (Grups d'acció local pesquers) com a vectors de desenvolupament de l'Economia Blava a escala local, en tant que catalitzadors de sinergies entre els actors marítics locals.

Cal doncs que en l'establiment dels criteris tècnics o recomanacions a proposar per a les dàrsenes pesqueres, es tinguin també en compte algunes de les línies estratègiques de planificació i accions que emanen de l'EMC, atès que poden tenir una especial incidència sobre el sistema portuari del litoral català, en el sentit que alguns dels ports poden veure reforçat el seu paper pesquer amb l'objecte d'assolir un desenvolupament de l'Economia Blava equilibrat territorialment.

---

## 2.3. VALORACIÓ DE LA NORMATIVA EN MATÈRIA DE DÀRSENES PESQUERES

L'actual **legislació en matèria portuària** a Catalunya aporta una **definició molt concreta** de la categoria port **pel que fa a les característiques físiques** de la infraestructura, però la definició és menys categòrica en relació a les **«condicions d'organització necessàries per a fer les operacions pròpies de cada port»**.

El llegat cultural i històric o les diferents competències i governances dels ports, entre d'altres, fan que el concepte «port pesquer» i «dàrsena pesquera» s'emprin, sovint, com a sinònims. Tanmateix, ara cal referir-se **al concepte de dàrsena pesquera estrictament com es defineix en la normativa**.

La **Llei 10/2019, de Ports**, especifica que les instal·lacions portuàries destinades a l'activitat pesquera han de disposar, com a mínim, de dues tipologies d'instal·lacions:

1. *Instal·lacions destinades a l'amarratge i la descàrrega dels productes pesquers.*
2. *Instal·lacions destinades a la manipulació, la preparació, la comercialització i la distribució dels productes pesquers.*

Altrament, la **Llei 2/2010, de pesca i acció marítimes**, coincideix amb aquestes dues premisses inicials com a condicions bàsiques dels ports de desembarcament, alhora que afegeix un element **«disposar dels mitjans necessaris per a exercir eficientment les tasques de control oficial de la pesca marítima i de la comercialització dels productes»**. Aquests tres requisits que defineix el corpus normatiu en matèria de dàrsenes pesqueres determinen el marc que ha de permetre definir amb major concreció els criteris de catalogació d'una dàrsena com a pesquera

No obstant això, convé senyalar que el **Pla de Ports Horitzó 2030** aporta una nova definició de la categoria «port pesquer» que **inclou** el compliment d'una de les següents condicions d'ús o servei:

1. Ports destinats a la descàrrega de pesca fresca des de les embarcacions utilitzades per a la seva captura.
2. Ports que serveixen de base a aquestes embarcacions per beneficiar-se dels serveis d'atrancament, fondeig, avituallament, reparació i manteniment.

Tot i que aquests requisits comparteixen premisses amb les establertes per la Llei 2/2010 i la Llei 10/2019, l'element condicional que aporta el Pla de Ports permet una definició menys restrictiva del que és un port pesquer. Aquest matís podria adquirir una forta transcendència per a certes instal·lacions pesqueres de dimensions reduïdes, les quals no disposen d'instal·lacions «destinades a la manipulació, la preparació, la comercialització i la distribució dels productes pesquers» (Llotges).

Consegüentment i considerant l'objecte d'estudi, **la definició de dàrsena pesquera inclou, com a mínim:**

- **les instal·lacions destinades a l'amarratge i la descàrrega dels productes pesquers**
  - **les instal·lacions destinades a la manipulació, la preparació, la comercialització i la distribució dels productes pesquers.**
-

Tot i així cal no perdre de vista que la mateixa normativa preveu la possibilitat, quan així estigui justificat, que el departament competent en matèria de pesca i acció marítimes pugui autoritzar excepcionalment ports base o de desembarcament que no compleixin amb el requeriment de disposar d'instal·lacions adequades per a la manipulació, la conservació, la comercialització en origen i el trasllat dels productes de la pesca en les condicions que estableix la normativa vigent o bé de disposar dels mitjans necessaris per a exercir eficientment les tasques de control oficial de la pesca marítima i de la comercialització dels productes. En aquest sentit cal aclarir que pot haver-hi activitat pesquera en instal·lacions que no siguin considerades dàrsenes pesqueres que disposin d'autorització el departament competent en matèria de Pesca i de l'Administració portuària.

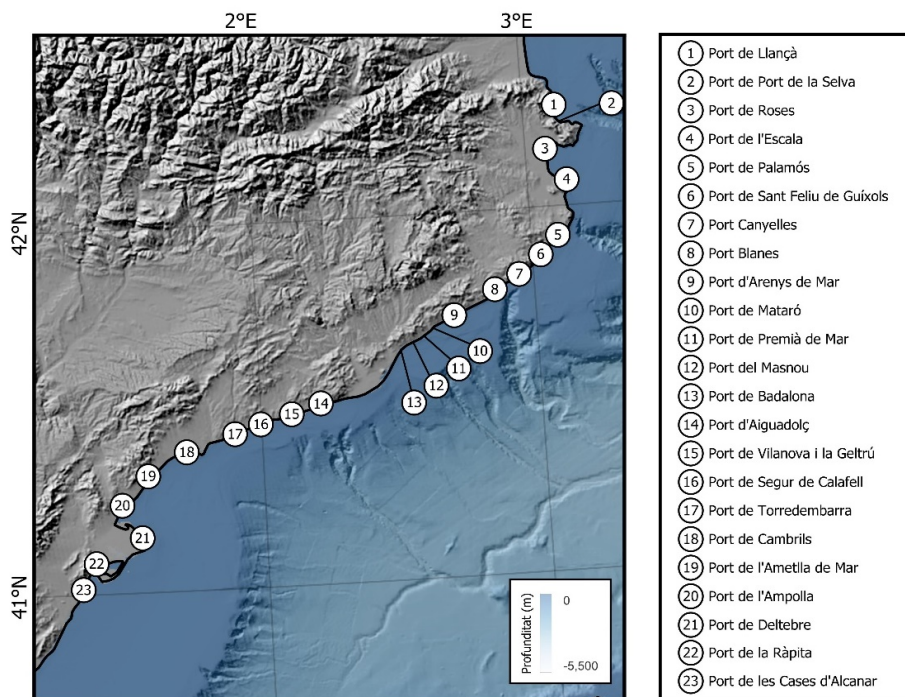
### 3. ANÀLISI ESTRATÈGICA DE LES DÀRSENES PESQUERES

Aquest document inclou l'anàlisi estratègica o bechmarking de les instal·lacions portuàries amb activitat pesquera de Catalunya. Aquesta anàlisi estratègica es divideix en una anàlisi interna i externa i en una avaluació conjunta dels resultats. Concretament, l'anàlisi externa avalua el sistema portuari pesquer a la Mediterrània Occidental i més concretament, de les comunitats autònomes del País Valencià, Illes Balears, Múrcia i Andalusia.

L'anàlisi interna avalua l'estat actual de les instal·lacions amb activitat pesquera de Catalunya, des del punt de vista de l'estat de la flota pesquera, l'evolució de captures, les infraestructures i instal·lacions o els serveis disponibles.

En aquest apartat es resumeix la part de l'anàlisi interna, l'estudi complert es troba a l'annex III.

#### 3.1. ANÀLISIS DELS PORTS PESQUERS DE CATALUNYA



Per la realització de l'anàlisi interna s'han definit vuit paràmetres quantitius i que són compartits amb tots els ports objecte d'estudi:

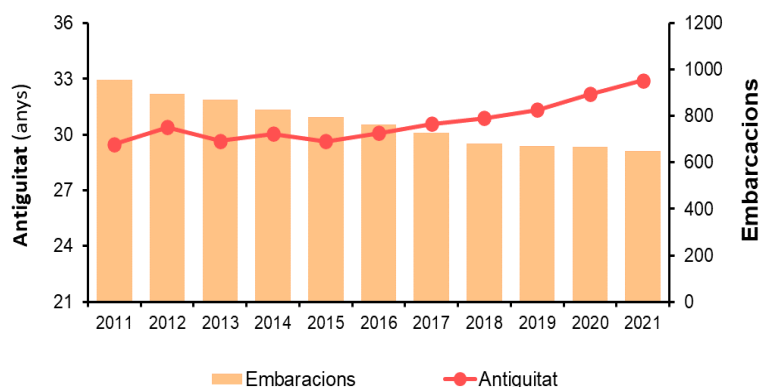
1. Nombre total d'embarcacions, incloent les embarcacions pesqueres i les auxiliars
2. Nombre d'embarcacions per modalitat pesquera, incloent les embarcacions pesqueres i les auxiliars
3. Captures en pes i valor monetari total
4. Captures en pes i valor monetari total per modalitat pesquera
5. Longitud dels molls
6. Antiguitat de les embarcacions
7. Tipologia de gestió
8. Serveis i instal·lacions portuàries
9. Superfície per a l'emmagatzematge de pertrets i superfície d'estesa de xarxes

La documentació de l'assistència Tècnica recull les diferents casuístiques de cadascun d'ells, les tendències respecte als ports que no disposen de llotja. També observa un conjunt de ports que tot i ser catalogats com a ports amb activitat pesquera, la presència d'embarcacions és força baixa.

**Taula 3.4.-** Característiques dels ports (longitud dels molls, embarcacions amb port base, captures i recaptació) dels ports pesquers de Catalunya (font: refós de diferents quadres exposats a diferents parts del document)

Llançà	NORD	306	16	7	7	-	1	-	-	1	340,5	3.679
Port de la Selva	NORD	457	15	3	9	-	2	-	-	1	92,3	1.063
Roses	NORD	1.035	50	20	17	3	3	-	-	7	865,8	7.855
l'Escala	NORD	450	17	-	10	5	-	-	-	2	1.155,7	1.576
l'Estartit	NORD	60	13	-	12	-	1	-	-	-	-	-
Palamós	NORD	539	54	23	15	4	3	1	-	8	1.492,1	9.361
Sant Feliu de Guíxols	NORD	429	19	-	10	4	1	1	-	3	748,8	1.708
Cala Canyelles	NORD	36	3	-	3	-	-	-	-	-	-	-
Blanes	NORD	555	44	15	18	6	2	3	-	-	1.879,1	8.323
Arenys de Mar	CENTRE	995	59	13	38	6	1	1	-	-	1.281,1	5.941
Mataró	CENTRE	69	8	-	8	-	-	-	-	-	-	-
Premià	CENTRE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Masnou	CENTRE	122	7	-	7	-	-	-	-	-	-	-
Badalona	CENTRE	350	11	-	10	-	-	-	-	1	7,1	67
Aiguadolç	CENTRE	24	3	-	3	-	-	-	-	-	6,2	-
Vilanova i la Geltrú	CENTRE	1.147	62	23	25	8	2	2	-	2	2.155,9	9.191
Segur de Calafell	SUD	33	3	-	3	-	-	-	-	-	0,8	-
Torredembarra	SUD	302	5	1	3	-	-	-	-	1	24,9	220
Cambrils	SUD	460	22	11	7	4	-	-	-	-	1.050,4	4.012
Ametlla de Mar	SUD	1.242	61	19	18	2	1	-	4	17	1.130,2	1.658
l'Ampolla	SUD	492	19	2	13	-	-	-	-	4	185,0	1.128
Deltebre	SUD	284	31	-	26	-	-	-	-	5	304,4	2.126
la Ràpita	SUD	1.624	93	39	51	-	1	-	-	2	2.382,0	13.504
les Cases d'Alcanar	SUD	662	16	3	7	-	1	-	-	5	172,1	1.013
<b>TOTAL</b>		<b>11.673</b>	<b>631</b>	<b>179</b>	<b>320</b>	<b>42</b>	<b>19</b>	<b>8</b>	<b>4</b>	<b>59</b>	<b>15.274</b>	<b>72.425</b>





**Figura 3.11.-** Evolució de la flota pesquera i antiguitat mitjana de les embarcacions. Convé assenyalar que són dades agrupades de la Secretaria General de Pesca del Govern d'Espanya que inclou tots els ports pesquers (font: Secretaria General de Pesca).

### 3.1.1. Evolució de les captures i flota

L'anàlisi de l'evolució de la flota pesquera a Catalunya amb les dades publicades per la Secretaria General de Pesca del Govern d'Espanya indiquen **una disminució significativa i constant de les embarcacions de pesca en els darrers deu anys**. Entre el 2011 i el 2021, el nombre d'embarcacions de pesca s'ha disminuït en 305, passant de **les 955 a les 650** a tots els ports pesquers de Catalunya el que representa una reducció en deu anys del 31%, tenint en compte que aquesta xifra no inclou les embarcacions auxiliars.

Paral·lelament al descens del nombre d'embarcacions, **s'observa un increment de l'antiguitat de la flota**, essent especialment rellevant l'increment de l'antiguitat a partir de l'any 2016.

### 3.1.2. Serveis i instal·lacions dels ports pesquers

En aquest apartat, es mostren els resultats dels serveis i instal·lacions disponibles en els ports amb activitat pesquera de Catalunya

#### — Longitud dels molls pesquers

En la *Taula 3.6* es mostren les longituds dels molls totals i ocupades per embarcacions d'arrossegament i encerclament i per arts menors, palangre i auxiliars.

Per modalitats pesqueres agrupades, **l'arrossegament i l'encerclament disposa** una ocupació mitjana de 41 m/embarcació. En el cas de **les arts menors** una ocupació mitjana de 10 m/embarcació.

Taula 3.6.- Longitud i ocupació dels molls totals per modalitat pesquera i embarcació (Font: Pròpia)

	Longitud molls (ml)		Lon. molls arrossegament i encerclament (ml)		Lon molls arts menors (ml)		Superfície de les casetes (m2)		Superfície d'estesa de xarxes (m2)	
		m/embarcació		metres/embarcació		metres/embarcació		metres/embarcació		metres/embarcació
Llançà	306	18	175	22	126	14	-	-	-	-
Port de la Selva	457	33	179	90	274	23	407	29	1.640	117
Roses	1.035	20	1.004	44	101	4	522	10	16.740	328
l'Escala	450	26	370	74	79	7	285	17	325	19
l'Estartit	60	5	-	-	-	-	-	-	-	-
Palamós	539	10	510	19	111	4	1.694	30	2.470	44
Sant Feliu de Guíxols	429	23	204	51	196	13	453	24	3.553	187
Cala Canyelles	36	12	-	-	-	-	-	-	-	-
Blanes	555	12	315	15	107	4	801	18	2.843	63
Arenys de Mar	995	16	516	26	468	11	790	13	5.000	81
Mataró	69	10	-	-	69	10	-	-	2.700	386
Premià	-	-	-	-	-	-	-	-	100	-
Masnou	122	17	-	-	122	17	197	28	-	-
Badalona	350	35	-	-	350	35	-	-	-	-
Aiguadolç	24	6	-	-	24	6	-	-	-	-
Vilanova i la Geltrú	1.147	18	768	26	456	14	1.105	18	3400	54
Segur de Calafell	33	11	-	-	33	11	-	-	-	-
Torredembarra	302	60	89	89	37	9	209	42	500	100
Cambrils	460	21	478	32	88	13	927	42	1.300	59
Ametlla de Mar	1.242	21	477	22	283	8	137	2	500	8
l'Ampolla	492	29	77	39	156	10	372	22	1.050	62
Deltebre	284	9	-	-	163	5	420	14	-	-
la Ràpita	1.624	18	1.238	31	386	8	1.245	14	1.200	13
les Cases d'Alcanar	662	41	101	34	208	16	149	9	300	19

EL gradient de colors de verd fosc fins a vermell indiquen en cada criteri el valor màxim (verd) i mínim (vermell) que serveixen per establir en el punt 6.2.1 els criteris quantitius.

#### — Emmagatzematge i superfície d'estesa de xarxes

Els espais d'emmagatzematge de pesca es divideixen en magatzem o casetes de pesca i espais d'emmagatzematge als molls són d'entre 137 i 1.694 m<sup>2</sup>, amb una mitjana de 607 m<sup>2</sup> i d'entre 9 i 42 m/embarcació.

Pel manteniment i reparació de les xarxes, especialment de la pesca d'encerclament, és necessari una zona d'estesa de xarxes (Figura 3.14). La superfície per l'estesa de xarxes en els ports amb activitat pesquera analitzats és d'entre 300 i 5.000 metres quadrats amb una mitjana de 2.726 m<sup>2</sup> el que representa entre 8 i 386 m<sup>2</sup>/embarcació.



Figura 3.14.- Detall de la zona d'estesa de xarxes del Port de Palamós.

- Gel i fàbrica de gel
- Estació de subministrament de carburant
- Gestió de residus
- Lavabos i vestidors
- Telecomunicacions
- Local de restauració
- Altres serveis comuns en els ports amb activitat pesquera són:
  - Aparcament per a cotxes
  - Aparcament per persones amb mobilitat reduïda

### 3.2. ESTUDI COMPARATIU DELS PORTS PESQUERS DE CATALUNYA

En aquest apartat, es mostren, de manera sintètica, els resultats de la comparativa entre els ports pesquers de la Mediterrània Occidental i els ports de Catalunya objecte d'estudi. S'han considerat, principalment, les característiques de la flota pesquera i dels ports pesquers així com els serveis i les instal·lacions que disposen.

D'acord amb els resultats exposats en els capítols anteriors, s'observa que **Catalunya disposa del major nombre de ports pesquers, vint-i-tres, els quals arriben a representar el 51% del nombre total de ports**, un valor superior als obtinguts en la resta de comunitats autònomes. A més, convé destacar que el 65% dels ports pesquers de Catalunya disposen d'una llotja, a diferència d'Andalusia i el País Valencià, on la totalitat i el 80% respectivament dels ports disposen d'una llotja.

Pel que fa a la grandària de la flota, Catalunya disposa d'un nombre d'embarcacions de pesca, 568, lleugerament inferior a Andalusia, 593, i significativament superior a la resta de les comunitats autònomes estudiades (Taula 3.7). En canvi, Catalunya és la tercera comunitat en nombre d'embarcacions per port amb un valor mig de 26,6 embarcacions per port per darrere d'Andalusia i el País Valencià.

Aquests resultats s'expliquen per la presència de ports pesquers amb un nombre baix d'embarcacions (p. ex. Mataró, Aiguadolç, Badalona, Segur de Calafell...) i que no disposen de llotja, fet que redueix la mitjana d'embarcacions per port. Malgrat no ser

una tendència generalitzada, es constata una baixa concentració d'embarcacions en els ports amb activitat pesquera que també s'observa a les Illes Balears i País Valencià a diferència d'Andalusia i Múrcia.

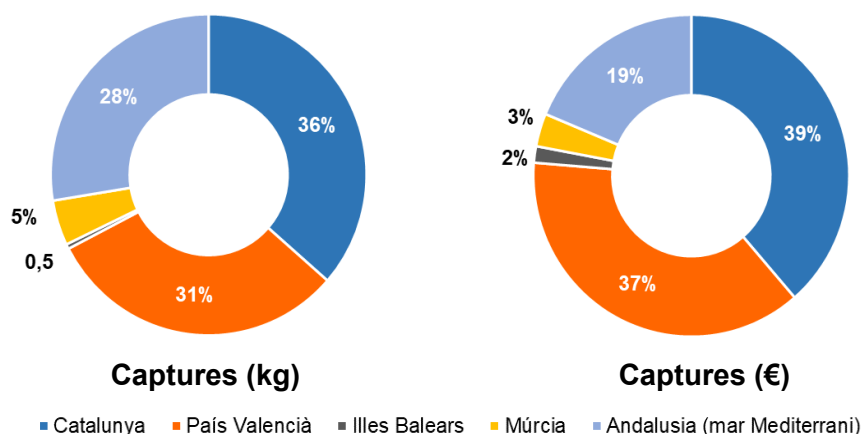
Per modalitat pesquera, es confirma que Catalunya disposa del major nombre d'embarcacions d'arrossegament amb 179, per sobre del País Valencià i Andalusia amb 147 i 93, respectivament. En canvi, pel que fa a l'encerclament i les arts menors, Andalusia té un major nombre d'embarcacions, 69 i 418, respectivament, en comparació amb les 42 i 321 embarcacions de Catalunya, respectivament. En el cas del palangre (de fons i superfície), el nombre d'embarcacions a Catalunya és superior a la resta de comunitats autònomes.

Pel que fa a les captures, Catalunya lidera el nombre de captures en pes i valor monetari

**Taula 3.7.-** Principals característiques dels ports i de la flota pesquera de la Mediterrània occidental en el qual s'inclouen ports de titularitat estatal. No s'inclouen les embarcacions auxiliars i d'encerclament de tonyina (font: Secretaria General de Pesca).

	Ports									
Catalunya	25	23	568	179	321	42	27	15,2	72,4	
País Valencià	35	16	332	143	169	17	3	12,9	70,5	
Illes Balears	35	14	150	20	125	1	3	0,2	3,1	
Múrcia	18	2	87	20	51	14	2	1,9	6,2	
Andalusia (mar Mediterrani)	22	9	593	97	418	69	9	11,5	35,1	

amb 15,8 milions de tones i 72,4 milions d'euros l'any 2021, un 18% i un 11%, respectivament, més que el País Valencià, la segona comunitat autònoma amb major



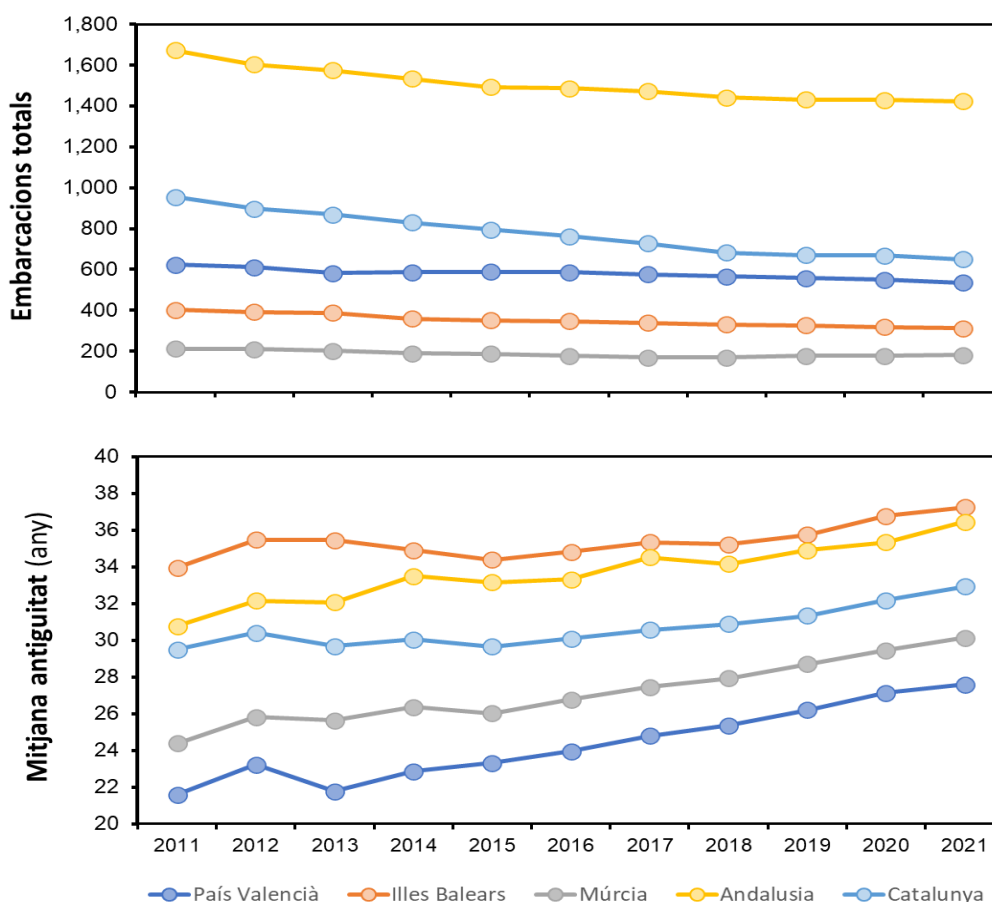
**Figura 3.17.-** Distribució percentual de captures (kg i €) a Catalunya, País Valencià, Illes Balears, Múrcia i Andalusia.(Font Secretaria General de Pesca)

captures (Figura 3.17). Per contra, el **preu mitjà de la primera venda a llotja a Catalunya és de 4,7 euros/kg, lleugerament inferior al del País Valencià, 5,5 euros/g, i tres vegades menys que el preu mitjà a Andalusia 13,5 euros/kg.**

Aquest comportament en el preu mitjà de venda entre Catalunya i la resta de comunitats autònomes s'explica, d'una banda, pel **baix valor per quilogram de les captures d'encerclament, 1,7 euros/kg,** i, d'altra banda, per l'**elevat volum de captures de l'encerclament amb el 49% total de captures en pes a Catalunya.**

Respecte a les dades d'evolució de la flota pesquera de les comunitats autònomes de la Mediterrània publicades per la Secretaria General de Pesca del Govern d'Espanya, s'observa un descens significatiu del nombre d'embarcacions en totes les comunitats. En el cas de Catalunya, tanmateix, **la reducció en la darrera dècada és d'un 31%, un valor semblant al de les Illes Balears, però significativament superior a la resta de les comunitats autònomes.** Aquests resultats confirmem que el ritme de pèrdua d'embarcacions de pesca a Catalunya és superior a la mitjana de les comunitats autònomes del Mediterrani.

Igual que succeeix amb el nombre d'embarcacions, l'antiguitat de la flota està augmentant progressivament de manera global per a totes les comunitats autonòmiques analitzades (Figura 3.18). D'aquesta manera, **la flota pesquera de Catalunya mostra una antiguitat de les embarcacions de pesca semblant al País Valencià i Múrcia amb un increment de l'antiguitat en la darrera dècada de 3,4 anys.** Un



**Figura 3.18.-** Evolució de la flota pesquera i antiguitat mitjana de les embarcacions a Catalunya, País Valencià, Illes Balears, Múrcia i Andalusia. (Font Secretaria General de Pesca)



valor que és significativament inferior a la mitjana de les quatre comunitats estudiades que és de 5 anys.

Les dades de captures i valor publicades recentment per la Secretaria General de Pesca del Govern d'Espanya indiquen una disminució de les captures totals al País Valencià, Illes Balears, Múrcia i Andalusia, en la dècada del 2011 – 2020, de 103.505 tones de pes viu a 65.637 tones, una reducció del 38%. **En el cas de Catalunya, aquesta disminució és lleugerament superior, d'un 41%**, que es pot explicar per la major reducció del nombre d'embarcacions de pesca en comparació amb la resta de comunitats.

Pel que fa a altres serveis que presten els ports pesquers, s'han identificat elements comuns entre les cinc comunitats autònomes, concretament:

- ✓ Punt de subministrament de combustibles
- ✓ Servei de recollida d'aigües brutes i de sentina
- ✓ Punt net de recollida de residus (olis, filtres, residus especials, fusta...)
- ✓ Llotja
- ✓ Zones d'aparcament
- ✓ Lavabos i dutxes

#### 4. ANÀLISIS ESTADÍSTICA DE GRUPS

En aquesta secció s'ha fet una comparació entre els ports amb activitat pesquera de Catalunya amb l'objectiu d'agrupar-los per raó de les seves característiques, aplicant la metodologia de **l'anàlisi estadística per conglomerats**, una tècnica exploratòria que avalua el nivell de semblança entre els ports mitjançant variables representatives de l'activitat portuària pesquera.

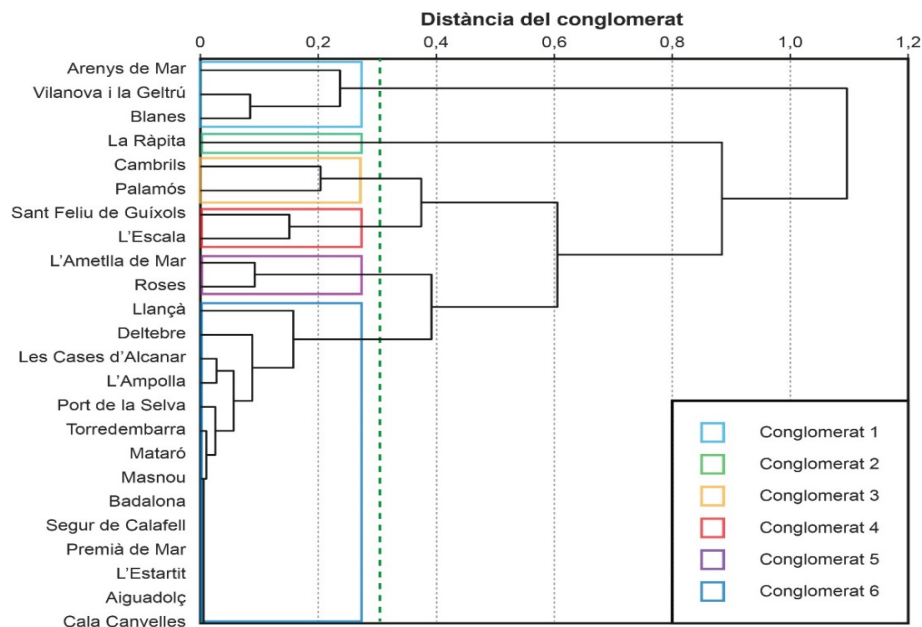
Aquest mètode d'anàlisi estadística, àmpliament utilitzat en l'estudi del sector portuari<sup>17-19</sup>, és un mecanisme senzill i precís de processar i interrelacionar elevats volums de dades a partir d'algoritmes. La classificació obtinguda, per tant, no és producte de cap ponderació de les dades sinó, d'una anàlisi de la semblança de les seves característiques.

La metodologia de treball inclou la definició de les variables representatives prenent de referència els resultats de l'anàlisi estratègica dels ports pesquers, la definició dels paràmetres de l'anàlisi per clústers i finalment, la representació gràfica i anàlisi dels resultats. Es pot consultar l'anàlisi estadístic i variables representatives i l'anàlisi dels resultats a l'annex IV Anàlisi estadística de grups.

Els resultats obtinguts de l'anàlisi per clúster es mostren a la Figura 4.1 mitjançant un dendrograma que és una representació gràfica en forma d'arbre que resumeix el procés d'agrupació dels ports pesquers en diversos conglomerats. Els ports s'uneixen i s'agrupen mitjançant línies i quant menor sigui la distància entre els punts d'unió dels ports representats en el dendrograma, major serà la semblança entre ells.

**Taula 4.1.-** Selecció de variables representatives amb la seva definició i unitats emprades.

Longitud dels molls	Longitud total dels molls emprats per a l'activitat pesquera	m
Embarcacions totals	Quantitat total d'embarcacions del port	n
Embarcació d'arrossegament	Quantitat total d'embarcacions d'arrossegament	n
Embarcacions d'arts menors	Quantitat total d'embarcacions d'arts menors	n
Embarcacions d'encerclament	Quantitat total d'embarcacions d'encerclament	n
Embarcacions de palangre de fons	Quantitat total d'embarcacions de palangre de fons	n
Embarcacions de palangre de superfície	Quantitat total d'embarcacions de palangre de superfície	n
Embarcacions tonyinaires	Quantitat total d'embarcacions d'encerclament de tonyines.	n
Superfície d'estesa de xarxes	Superfície total de les zones d'estesa de xarxes	m <sup>2</sup>
Superfície d'emmagatzematge total	Superfície total d'emmagatzematge d'arts de pesca	m <sup>2</sup>
Captures en pes	Quantitat total de captures pesqueres en un any	kg
Captures en valor monetari	Quantitat total dels imports derivats de les captures pesqueres en un any	€



**Figura 4.1.-** Resultats de l'anàlisi de conglomerats dels ports amb activitat pesquera de Catalunya. La distància del conglomerat representa el grau de semblança entre els grups, més proximitat equival a major semblança entre els ports i conglomerats.

D'una banda, s'observa el **primer subconglomerat** format pels **ports de Llançà, Port de la Selva, Torredembarra, l'Ampolla, Deltebre i les Cases d'Alcanar**, els quals tenen un volum de captures inferiors al 440 mil quilograms i una flota pesquera d'entre 5 a 31 embarcacions on hi predominen les embarcacions d'arts menors i també el marisqueig. I, d'altra banda, el **subconglomerat** de ports de **l'Estartit, Cala Canyelles, Mataró, Premià, Masnou, Badalona, Aiguadolç i Segur de Calafell** els quals es caracteritzen per no disposar d'una llotja així com pel baix nombre d'embarcacions.



**Figura 4.2.**-Grups o clústers de ports amb activitat pesquera detectats mitjançant l'anàlisi agrupament jeràrquic.

Dels resultats de l'anàlisi de conglomerats es pot observar que la distribució i composició dels agrupaments respon a criteris de magnitud de les variables representatives escollides. Així es constata, per exemple, que els ports tendeixen a agrupar-se segons el nombre d'embarcacions i volum de captures i també per la composició de les arts de pesca. Aquesta diferenciació és força evident en el cas de la Ràpita, especialitzat en arrossegament i arts menors, especialment, marisqueig, i amb un elevat volum de captures i vendes.

## 5. TIPOLOGIA DE PORTS PESQUERS

En aquesta secció, a partir dels resultats obtinguts en els apartats anteriors, es fa **proposta de classificació per tipologies de ports per activitat pesquera** identificats i, concretament, de l'anàlisi estratègica i l'anàlisi de conglomerats dels ports amb activitat pesquera de Catalunya.

**Les tipologies proposades són una generalització que pren de referència les arts de pesca més abundants a cada port.** Convé assenyalar que, per les característiques del palangre de superfície i de fons i el baix nombre d'embarcacions i de captures, no s'ha considerat com a referència de la classificació i s'inclou en el grup d'arts menors:

- ✓ Port d'arrossegament i arts menors
- ✓ Port d'encerclament i arts menors
- ✓ Port d'arts menors i marisqueig
- ✓ Port mixt

**Taula 5.1.-** Tipologia dels ports amb activitat pesquera de Catalunya segons el tipus de modalitat pesquera identificada.

- |                               |                                 |
|-------------------------------|---------------------------------|
| ✓ Port de la Ràpita           | ✓ Port de l'Escala              |
| ✓ Port de Llançà              | ✓ Port de Sant Feliu de Guíxols |
| ✓ Port de Port de la Selva    |                                 |
| ✓ Port de Torredembarra       |                                 |
| ✓ Port de l'Ampolla           |                                 |
| ✓ Port de les Cases d'Alcanar |                                 |
|                               |                                 |
| ✓ Port de Deltebre            | ✓ Port de Blanes                |
| ✓ Port d'Aiguadolç            | ✓ Port d'Arenys de Mar          |
| ✓ Port del Masnou             | ✓ Port de Vilanova i la Geltrú  |
| ✓ Port l'Estartit             | ✓ Port de Palamós               |
| ✓ Port de Mataró              | ✓ Port de Cambrils              |
|                               | ✓ Port de Roses                 |
|                               | ✓ Port de l'Ametlla de Mar      |

A continuació, es realitza una descripció de les característiques de les instal·lacions, serveis i necessitats de cada una de les arts de pesca emprades per a la classificació per tipologies dels ports pesquers.

#### ✓ Arrossegament

La pesca d'arrossegament és una modalitat de pesca que opera en el fons del mar mitjançant l'ús d'una xarxa llastrada. Les embarcacions presenten eslores d'entre 12 i 40 metres i utilitzen xarxes pesades i grans (d'entre 100 i 170 metres) que són remolcades per la popa i que s'obren i es tanquen mitjançant unes portes metàl·liques de grans dimensions. Les espècies capturades són molt variades, des de la gamba vermella i escamarlà fins a pop, lluç o raps.

Les embarcacions d'arrossegament requereixen una longitud d'amarratge i àrea d'emmagatzematge major que d'altres arts de pesca així com una zona d'estesa i de reparació de xarxes. L'emmagatzematge i classificació de les captures es realitza a coberta mitjançant caixes que són carregades a l'embarcació abans de sortir a feinejar. Per a la càrrega i descàrrega de les captures i arts de pesca com el transport fins a la llotja també és necessari un grua i carretó elèctric.

#### ✓ Encerclament

La pesca d'encerclament és una modalitat de pesca que envolta els bancs de peixos mitjançant una gran xarxa d'aproximadament 350 metres de longitud i 80 d'ample. Les

---

embarcacions presenten eslores, habitualment, d'entre 15 i 20 metres, van acompanyades d'embarcacions de llum i les captures són majoritàriament pelàgiques. Les embarcacions d'encerclament requereixen d'una longitud d'amarratge i àrea d'emmagatzematge de les arts de pesca i una zona d'estesa i de reparació de xarxes força gran. Per la conservació i l'emmagatzematge del peix fora del port, aquestes embarcacions carreguen caixes i gel a l'embarcació abans de sortir a feinejar. La càrrega i descàrrega de les captures, gel i arts de pesca i el transport fins a la llotja requereix d'un grua i carretó elèctric.

#### ✓ Arts Menors

Les arts menors és una modalitat de pesca molt artesanal que consisteix en la captura d'espècies poc accessibles per a les arts d'arrossegament i encerclament. Les embarcacions presenten eslores, habitualment, inferior als 12 metres. En general, es practica a prop de la costa i les arts utilitzades són molt variades.

Les embarcacions d'arts menors, per les seves reduïdes dimensions, ocupen menys longitud de molls i àrea d'emmagatzematge la qual, per facilitar la càrrega i descàrrega de les arts de pesca, es troba localitzada a prop de l'embarcació. Pel transport de les captures fins a la llotja requereixen un carretó elèctric o transpalet.

El marisqueig és una modalitat de pesca que es realitza a peu o amb embarcacions auxiliars i que consisteix en la captura d'espècies de mol·luscs artesanalment. Les principals espècies capturades són el pop roquer o la sípia mitjançant cadups, nanses i tresmall o les garotes.

## 6. DEFINICIÓ DE CRITERIS DE CATALOGACIÓ D'UNA DÀRSENA COM A PESQUERA

En aquesta secció es presenta una **proposta metodològica jeràrquica per definir els criteris a considerar en els àmbits de terra i aigua de ports amb activitat pesquera per ser catalogats com a dàrsena pesquera**. En aquesta metodologia basada en la normativa vigent, els resultats del present estudi i la classificació de les dàrsenes pesqueres, es consideren dos nivells:

1. Nivell 1, corresponent als criteris normatius definits per la normativa actual en matèria de ports pesquers de Catalunya.
2. Nivell 2, corresponent als criteris de les instal·lacions disponibles en les instal·lacions portuàries amb activitat pesquera.

### 6.1. NIVELL 1: CRITERIS NORMATIUS

En el primer nivell, els criteris normatius que ha de disposar una instal·lació portuària per ser considerada dàrsena pesquera són definits per la Llei 10/2019 i la Llei 2/2010, del 18 de febrer, de pesca i acció marítimes. Aquests dos criteris s'han redefinit com:

1. Disposar de molls i instal·lacions segures destinades a l'amarratge i la descàrrega dels productes pesquers.
  2. Disposar d'instal·lacions adequades per a la manipulació, la conservació, la preparació, la comercialització i la distribució dels productes de pesca.
-



## 6.2. NIVELL 2: CRITERIS DE LES INSTAL·LACIONS

En el segon nivell, es proposen criteris per a les instal·lacions portuàries que compleixen els criteris del nivell 1, és a dir, les instal·lacions destinades a l'amarratge i descàrrega, manipulació, preparació, comercialització i distribució de productes pesquers.

**Els criteris per a les instal·lacions s'ha elaborat, també, atenent a les línies d'actuació definides al Pla de Ports Horitzó 2030<sup>12</sup> i més concretament, dins l'estratègia de sostenibilitat ambiental, mitigació i adaptació al canvi climàtic:**

- ✓ Estratègia de mitigació de les emissions de GEH del sistema portuari català.
- ✓ Estratègia d'impuls de les energies renovables i de baix impacte ambiental i electrificació progressiva dels ports.
- ✓ Optimitzar el consum d'energia.
- ✓ Estratègia portuària per a una mobilitat sostenible.
- ✓ Prevenció i gestió eficient dels residus.

Els criteris per a les instal·lacions es divideixen en dos: quantitius i qualitius que s'han definit considerant les actuals instal·lacions, usos i serveis dels ports amb activitat pesquera analitzats. A més, **s'han classificat els criteris per prioritats per tal de tenir-ho en consideració a l'hora de prendre decisions** (Taula 6.1).

### 6.2.1. Criteris quantitius de les instal·lacions

Els criteris quantitius s'han establert considerant els resultats obtinguts en la secció 3 referent a la longitud dels molls i superfície d'emmagatzematge (Taula 3.6). S'ha pres de referència o llindar el valor mínim calculat per a cada criteri en tots els ports pesquers analitzats. Els criteris són:

3. **Metres lineals de molls per embarcació (m/embarcació)** superior o igual a 9.
4. **Metres quadrats de superfície d'estesa de xarxes per embarcació (m<sup>2</sup>/embarcació)** superior o igual a 8.  
Característiques recomanades:
  - ✓ Àrea d'estesa de xarxes rectangular
  - ✓ Zona d'aparcament de furgonetes per l'estesa de xarxes
  - ✓ Pèrgola mòbil per protecció del sol i la pluja
5. **Metres quadrats de casetes de pescadors per embarcació (m<sup>2</sup>/embarcació)** superior o igual a 2.  
Característiques recomanades:
  - ✓ Punt de subministrament de llum
  - ✓ Punt de subministrament d'aigua i desguàs
  - ✓ Numeració de les casetes/magatzems

**Per tipus d'art de pesca**, es valora la necessitat d'afegir els següents criteris específics:

6. **Metres lineals de molls per embarcació d'arrossegament i encerclament (m/embarcació)** superior o igual a 15.
  7. **Metres lineals de molls per embarcació d'arts menors, palangre, marisqueig i auxiliars (m/embarcació)** superior o igual a 4.
  8. **Metres quadrats d'emmagatzematge als molls d'arrossegament i encerclament per embarcació (m<sup>2</sup>/embarcació)** superior o igual a 10.
-

Característiques recomanades:

- ✓ Zonificació visual de l'àrea sobre el moll
- ✓ Numeració de les zones d'emmagatzematge
- ✓ Contenedors de plàstic apilables mida palet europeu

9. Metres quadrats d'emmagatzematge als molls d'arts menors, palangre i marisqueig per embarcació (m<sup>2</sup>/embarcació) superior o igual a 5,5.

Característiques recomanades:

- ✓ Zonificació visual de l'àrea sobre el moll
- ✓ Numeració de les zones d'emmagatzematge

## 6.2.2. Criteris qualitatius de les instal·lacions

Els criteris qualitatius de les instal·lacions que seria recomanable que disposés una instal·lació portuària per ser considerada dàrsena pesquera són:

10. Punt d'accés en el moll a subministrament d'aigua i llum.

Característiques recomanades:

- ✓ Punt d'il·luminació
- ✓ Quatre punts de servei d'electricitat
- ✓ Quatre punts de servei d'aigua
- ✓ Subministrament intel·ligent d'aigua i energia mitjançant identificació personal.

11. Estació de subministrament de combustible adaptat a les necessitat del sector pesquer.

Característiques recomanades:

- ✓ Servei disponible, com a mínim, entre les 5h - 7h i 19h - 22h

12. Punt net de recollida de residus

Característiques recomanades:

- ✓ Contenedors de residus especials (restes de pintura, envasos bruts, bateries, envasos de gasos buits, absorbents...)
- ✓ Contenedors d'hams, cables, xarxes i caps
- ✓ Dipòsit d'olis i de petits envasos, filtres i draps.
- ✓ Contenedor de paper/cartó
- ✓ Contenedor de vidre, envasos, rebuig i matèria orgànica
- ✓ Contenedor de residus pescats
- ✓ Compactadora de fusta
- ✓ Contenedors de recollida selectiva al moll i de rebuig al moll.

13. Carretó elevador per al transport de mercaderies, gel, material i arts de pesca

Característiques recomanades:

- ✓ Transpalet - capacitat de càrrega 1.200 kg
  - ✓ Carretó elèctric - capacitat de càrrega 1.200 kg
  - ✓ Carretó elevador – capacitat de càrrega 2.000 kg
-

#### 14. Cambra frigorífica d'emmagatzematge del producte fresc.

Característiques recomanades:

- ✓ Superfície útil superior o igual a 3 m<sup>2</sup>
- ✓ Temperatura superior a 0 °C

#### 15. Lavabos i vestidors públics a disposició de treballadors i usuaris de la instal·lació.

Característiques recomanades:

- ✓ Sanitari d'ús privat de la confraria
- ✓ Sanitari d'ús públic

#### 16. Mòdul d'aspiració i recollida d'aigües residuals i de sentina. (Instal·lació propera a la benzinera)

Característiques recomanades:

- ✓ Sistema d'aspiració aigües de les sentines
- ✓ Sistema d'aspiració aigües grises
- ✓ Separador d'hidrocarburs de les aigües de sentina
- ✓ Sistema d'autoservei

#### 17. Cambra frigorífica d'emmagatzematge de gel.

Característiques recomanades:

- ✓ Superfície útil de 9 m<sup>2</sup>
- ✓ Temperatura inferior a 0 °C

#### 18. Xarxa de connexió a internet d'alta velocitat per fibra.

Característiques recomanades:

- ✓ Velocitat de 600 Mbps
- ✓ Velocitat de pujada simètrica

#### 19. Xarxa d'accés WiFi a les llotges i molls.

Característiques recomanades:

- ✓ Punt d'accés WiFi a la llotja de peix
- ✓ Punt d'accés WiFi a les oficines de la confraria
- ✓ Punts d'accés WiFi al moll

#### 20. Local de restauració

- ✓ Servei dedicat al sector pesquer amb horari garantit entre 5h - 7h i 19h - 22h.

#### 21. Divulgació de la cultura pesquera

Característiques recomanades:

- ✓ Itinerari didàctic a la dàrsena pesquera
- ✓ Panells informatius sobre història i cultura del port i dels pescadors, arts de pesca, tipus de captures i valors nutricional (llotja i molls)

#### 22. Mobilitat sostenible

Característiques recomanades:

- ✓ Espai habilitat per l'aparcament d'autocars
- ✓ Aparcament persones amb mobilitat reduïda
- ✓ Aparcament de bicicletes
- ✓ Punt de recàrrega de vehicles elèctrics
- ✓ Circuit de vianants segregat en tota la dàrsena

#### 23. Eficiència i transició energètica

Característiques recomanades:

---

- ✓ Instal·lació de plaques fotovoltaïques per a l'autoconsum energètic
  - ✓ 100% de lluminàries de la dàrsena amb tecnologia LED
  - ✓ Electrificació de les dàrsenes i els molls
  - ✓ Incrementar l'eficiència energètica dels edificis de les Ilotges
-

Taula 6.1.-

Esquematització dels criteris i necessitats d'una instal·lació portuària per ser considerada dàrsena pesquera.

PRIORITARIS	OPCIONALS
<p><b>13</b> Carretó elevador per al transport de mercaderies, gel, material i arts de pesca. Característiques recomanades: — Transpalet - capacitat de càrrega 1.200 kg — Carretó elèctric - capacitat de càrrega 1.200 kg — Carretó elevadora - capacitat de càrrega 2.000 kg</p> <p><b>14</b> Cambra frigorífica d'emmagatzematge del producte fresc. Característiques recomanades: — Superfície útil superior o igual a 3 m<sup>2</sup> — Temperatura superior a 0 °C</p> <p><b>15</b> Lavabos i vestidors públics a disposició de treballadors i usuaris de la dàrsena Característiques recomanades: — Sanitari d'ús privat de la confraria — Sanitari d'ús públic</p> <p style="text-align: center;"><b>criteris qualitius</b></p>	<p><b>16</b> Mòdul d'aspiració i recollida d'aigües residuals i de sentina. Característiques recomanades: — Sistema d'aspiració aigües de les sentines — Sistema d'aspiració aigües grises — Separador d'hidrocarburs de les aigües de sentina — Sistema d'autoservei — Instal·lació pròpera a les benzineres</p> <p><b>17</b> Cambra frigorífica d'emmagatzematge de gel (en cas de no tenir fàbrica de gel). Característiques recomanades: — Superfície útil de 9 m<sup>2</sup> — Temperatura inferior a 0 °C</p> <p><b>18</b> Xarxa de connexió a internet d'alta velocitat per fibra. Característiques recomanades: — Velocitat de 600 Mbps — Velocitat de pujada simètrica</p> <p><b>19</b> Xarxa d'accés WIFI a les ilotes i molls. Característiques recomanades: — Punt d'accés WIFI a la illeta de peix — Punt d'accés WIFI a les oficines de la confraria — Punt d'accés WIFI al moll</p> <p><b>20</b> Local de restauració adaptat a les necessitats del sector pesquer. Característiques recomanades: — Servei dedicat al sector pesquer amb horari garantit entre 5h - 7h i 19h - 22h</p> <p><b>21</b> Divulgació de la cultura pesquera Característiques recomanades: — Itinerari didàctic a la dàrsena pesquera — Panells informatius sobre història i cultura del port i dels pescadors, arts de pesca, tipus de captures i valors nutricional (lletja i molls)</p> <p><b>22</b> Mobilitat sostenible: Característiques recomanades: — Espai habilitat per l'aparcament d'autocars — Aparcament persones amb mobilitat reduïda — Aparcament de bicicletes — Circuit de viants segregat en tota la dàrsena</p> <p><b>23</b> Eficiència i transició energètica Característiques recomanades: — Instal·lació de plaques fotovoltaïques per a l'autoconsum energètic — Il·luminació de la dàrsena amb tecnologia LED — Electrificació de les dàrsenes i els molls — Incrementar l'eficiència energètica dels edificis de les ilotes</p> <p style="text-align: center;"><b>criteris qualitius</b></p>

PRIORITARIS	OPCIONALS
<p><b>1</b> Disposar de molls i instal·lacions segures destinades a l'amarratge i la descàrrega dels productes pesquers.</p> <p><b>2</b> Disposar d'instal·lacions adequades per a la manipulació, la conservació, la comercialització i el trasllat de productes de pesca</p> <p style="text-align: center;"><b>CRITERIS DE LES INSTAL·LACIONS</b></p> <p><b>3</b> Metres lineals de molls per embarcació superior o igual a 9 m/embarcació.</p> <p><b>4</b> Metres quadrats de superfície d'estesa de xarxes per embarcació superior o igual a 8 m<sup>2</sup>/embarcació. Característiques recomanades: — Àrea d'estesa de xarxes rectangular — Zona d'aparcament de furgonetes per l'estesa de xarxes — Fergola mòbil per protecció del sol i la pluja</p> <p><b>5</b> Metres quadrats de casetes de pescadors per embarcació superior o igual a 2 m<sup>2</sup>/embarcació. Característiques recomanades: — Punt de subministrament de llum — Punt de subministrament d'aigua i desguàs — Numeració de les cases/magatzems</p> <p><b>6</b> Metres lineals de molls per embarcació d'arrossegament i encerclament superior o igual a 15 m/embarcació.</p> <p><b>7</b> Metres lineals de molls per embarcació d'arts menors, palangre, marisqueig i auxiliars superior o igual a 4 m/embarcació.</p> <p><b>8</b> Metres quadrats d'emmagatzematge als molls d'arrossegament i encerclament superior o igual a 10 m<sup>2</sup>/embarcació. Característiques recomanades: — Zonificació visual de l'àrea sobre el moll — Numeració de les zones d'emmagatzematge — Contenedors de plàstic apliàbles mida palet europeu</p> <p><b>9</b> Metres quadrats d'emmagatzematge als molls d'arts menors, palangre i marisqueig per embarcació superior o igual a 8,5 m<sup>2</sup>/embarcació. Característiques recomanades: — Zonificació visual de l'àrea sobre el moll — Numeració de les zones d'emmagatzematge</p> <p><b>10</b> Punt d'accés en el moll a subministrament d'aigua i llum. Característiques recomanades: — Punt d'il·luminació — Quatre punts de servei d'electricitat — Quatre punts de servei d'aigua — Subministrament intel·ligent d'aigua i energia mitjançant identificació personal.</p> <p><b>11</b> Estació de subministrament de combustible adaptat a les necessitats del sector pesquer. Característiques recomanades: — Servei disponible, com a mínim, entre les 5h - 7h i 19h - 22h.</p> <p><b>12</b> Punt net de recollida de residus. Característiques recomanades: — Contenedors de residus especials — Contenedors d'hams, cables, xarxes i caps — Dipòsit d'olis i de petits envasos, filtres i draps. — Decantador de fangs — Contenedor de paper/cartó — Contenedor de vidre, envasos, rebuig i matèria orgànica — Contenedor de residus del mar — Compactadora de fusta — Contenedors de recollida selectiva al moll i de rebuig al moll</p> <p style="text-align: center;"><b>criteris qualitius</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>CRITERIS NORMATIUS</b></p> <p style="text-align: center;"><b>criteris quantitius</b></p>



## 7. FITXES DE CRITERIS

En aquest apartat es presenten les fitxes informatives de les necessitats prioritàries i opcionals d'equipaments i instal·lacions per a cada tipus de dàrsena pesquera.

### DÀRSENES D'ARTS MENORS I MARISQUEIG

#### PRIORITARIS

Els criteris prioritàries i opcionals que ha de disposar una instal·lació portuària per ser considerada dàrsena pesquera són:

#### CRITERIS NORMATIUS

- 1 Disposar de molls i instal·lacions segures destinades a l'amarratge i la descàrrega dels productes pesquers
- 2 Disposar d'instal·lacions adequades per a la manipulació, la conservació, la comercialització i el trasllat de productes de pesca.

#### CRITERIS DE LES INSTAL·LACIONS

- 3 Metres lineals de molls per embarcació **superior o igual a 9 m/embarcació.**
- 4 Metres quadrats de superfície d'estesa de xarxes per embarcació **superior o igual a 8 m<sup>2</sup>/embarcació.**
- 5 Metres quadrats de casetes de pescadors per embarcació **superior o igual a 2 m<sup>2</sup>/embarcació.**
- 7 Metres lineals de molls per embarcació d'arts menors, palangre, marisqueig i auxiliars **superior o igual a 4 m/embarcació.**
- 9 Metres quadrats d'emmagatzematge als molls d'arts menors, palangre i marisqueig per embarcació **superior o igual a 5,5 m<sup>2</sup>/embarcació.**
- 10 Punt d'accés en el moll a subministrament d'aigua i llum.
- 11 Estació de subministrament de combustible adaptat a les necessitat del sector pesquer.
- 12 Punt net de recollida de residus.
- 13 Carretó elevador per al transport de mercaderies, gel, material i arts de pesca.
- 14 Cambra frigorífica d'emmagatzematge del producte fresc.
- 15 Lavabos i vestidors públics a disposició de treballadors i usuaris de la dàrsena pesquera.

#### OPCIONALS

- 16 Mòdul d'aspiració i recollida d'aigües residuals i de sentina.
- 17 Cambra frigorífica d'emmagatzematge de gel (en cas de no tenir fàbrica de gel).
- 18 Xarxa de connexió a internet d'alta velocitat per fibra.
- 19 Xarxa d'accés WIFI a les llotges i molls.
- 20 Local de restauració adaptat a les necessitat del sector pesquer.
- 21 Divulgació de la cultura pesquera
  - Itinerari didàctic a la dàrsena pesquera
  - Panells informatius sobre història i cultura del port i dels pescadors, arts de pesca, tipus de captures i valors nutricional (llotja i molls)
- 22 Mobilitat sostenible:
  - Espai habilitat per l'aparcament d'autocars
  - Aparcament persones amb mobilitat reduïda
  - Aparcament de bicicletes
  - Punt de recàrrega de vehicles elèctrics
  - Circuit de vianants segregat en tota la dàrsena
- 23 Eficiència i transició energètica
  - Instal·lació de plaques fotovoltaïques per a l'autoconsum energètic
  - Llumínaries de la dàrsena amb tecnologia LED.
  - Electrificació de les dàrsenes i els molls
  - Incrementar l'eficiència energètica dels edificis de les llotges

## DÀRSENES D'ARROSSEGAMENT I ARTS MENORS

### PRIORITARIS

Els criteris prioritaris i opcionals que ha de disposar una instal·lació portuària per ser considerada dàrsena pesquera són:

#### CRITERIS NORMATIUS

- 1 Disposar de molls i instal·lacions segures destinades a l'amarratge i la descàrrega dels productes pesquers
- 2 Disposar d'instal·lacions adequades per a la manipulació, la conservació, la comercialització i el trasllat de productes de pesca.

#### CRITERIS DE LES INSTAL·LACIONS

- |                     |    |  |
|---------------------|----|--|
| criteris quantitius | 3  | Metres lineals de molls per embarcació <b>superior o igual a 9 m/embarcació.</b>   |
|                     | 4  | Metres quadrats de superfície d'estesa de xarxes per embarcació <b>superior o igual a 8 m<sup>2</sup>/embarcació.</b>                                  |
|                     | 5  | Metres quadrats de casetes de pescadors per embarcació <b>superior o igual a 2 m<sup>2</sup>/embarcació.</b>   |
|                     | 6  | Metres lineals de molls per embarcació d'arrossegament <b>superior o igual a 15 m/embarcació.</b>  |
|                     | 7  | Metres lineals de molls per embarcació d'arts menors, palangre, marisqueig i auxiliars <b>superior o igual a 4 m/embarcació.</b>                       |
|                     | 8  | Metres quadrats d'emmagatzematge als molls d'arrossegament <b>superior o igual a 10 m<sup>2</sup>/embarcació.</b>                                      |
| criteris qualitius  | 9  | Metres quadrats d'emmagatzematge als molls d'arts menors, palangre i marisqueig per embarcació <b>superior o igual a 5,5 m<sup>2</sup>/embarcació.</b> |
|                     | 10 | Punt d'accés en el moll a subministrament d'aigua i llum.  |
|                     | 11 | Estació de subministrament de combustible adaptat a les necessitat del sector pesquer.   |
|                     | 12 | Punt net de recollida de residus.  |
|                     | 13 | Carretó elevador per al transport de mercaderies, gel, material i arts de pesca.   |
|                     | 14 | Cambra frigorífica d'emmagatzematge del producte fresc.  |
|                     | 15 | Lavabos i vestidors públics a disposició de treballadors i usuaris de la dàrsena pesquera.   |

### OPCIONALS

- |                    |    |   |
|--------------------|----|---|
| criteris qualitius | 16 | Mòdul d'aspiració i recollida d'aigües residuals i de sentina.  |
|                    | 17 | Cambra frigorífica d'emmagatzematge de gel (en cas de no tenir fàbrica de gel).   |
|                    | 18 | Xarxa de connexió a internet d'alta velocitat per fibra.  |
|                    | 19 | Xarxa d'accés WIFI a les llotges i molls.   |
|                    | 20 | Local de restauració adaptat a les necessitat del sector pesquer.   |
|                    | 21 | Divulgació de la cultura pesquera <ul style="list-style-type: none"><li>– Itinerari didàctic a la dàrsena pesquera</li><li>– Panells informatius sobre història i cultura del port i dels pescadors, arts de pesca, tipus de captures i valors nutricional (llotja i molls)</li></ul>   |
|                    | 22 | Mobilitat sostenible: <ul style="list-style-type: none"><li>– Espai habilitat per l'aparcament d'autocars</li><li>– Aparcament persones amb mobilitat reduïda</li><li>– Aparcament de bicicletes</li><li>– Punt de recàrrega de vehicles elèctrics</li><li>– Circuit de vianants segregat en tota la dàrsena</li></ul>                          |
|                    | 23 | Eficiència i transició energètica <ul style="list-style-type: none"><li>– Instal·lació de plaques fotovoltaïques per a l'autoconsum energètic</li><li>– Lluminàries de la dàrsena amb tecnologia LED.</li><li>– Electrificació de les dàrsenes i els molls</li><li>– Incrementar l'eficiència energètica dels edificis de les llotges</li></ul> |

## DÀRSENES D'ENCERCLAMENT I ARTS MENORS

### PRIORITARIS

Els criteris prioritaris i opcionals que ha de disposar una instal·lació portuària per ser considerada dàrsena pesquera són:

#### CRITERIS NORMATIUS

- 1 Disposar de molls i instal·lacions segures destinades a l'amarratge i la descàrrega dels productes pesquers
- 2 Disposar d'instal·lacions adequades per a la manipulació, la conservació, la comercialització i el trasllat de productes de pesca.

#### CRITERIS DE LES INSTAL·LACIONS

- |                        |    |  |
|------------------------|----|--|
| criteris quantitativus | 3  | Metres lineals de molls per embarcació <b>superior o igual a 9 m/embarcació.</b>   |
|                        | 4  | Metres quadrats de superfície d'estesa de xarxes per embarcació <b>superior o igual a 8 m<sup>2</sup>/embarcació.</b>                                  |
|                        | 5  | Metres quadrats de casetes de pescadors per embarcació <b>superior o igual a 2 m<sup>2</sup>/embarcació.</b>   |
|                        | 6  | Metres lineals de molls per embarcació d'encerclament <b>superior o igual a 15 m/embarcació.</b>   |
|                        | 7  | Metres lineals de molls per embarcació d'arts menors, palangre, marisqueig i auxiliars <b>superior o igual a 4 m/embarcació.</b>                       |
| criteris qualitativus  | 8  | Metres quadrats d'emmagatzematge als molls d'encerclament <b>superior o igual a 10 m<sup>2</sup>/embarcació.</b>                                       |
|                        | 9  | Metres quadrats d'emmagatzematge als molls d'arts menors, palangre i marisqueig per embarcació <b>superior o igual a 5,5 m<sup>2</sup>/embarcació.</b> |
|                        | 10 | Punt d'accés en el moll a subministrament d'aigua i llum.  |
|                        | 11 | Estació de subministrament de combustible adaptat a les necessitat del sector pesquer.   |
|                        | 12 | Punt net de recollida de residus.  |
|                        | 13 | Carretó elevador per al transport de mercaderies, gel, material i arts de pesca.   |
|                        | 14 | Cambra frigorífica d'emmagatzematge del producte fresc.  |
|                        | 15 | Lavabos i vestidors públics a disposició de treballadors i usuaris de la dàrsena pesquera.   |

### OPCIONALS

- |                       |    |   |
|-----------------------|----|---|
| criteris qualitativus | 16 | Mòdul d'aspiració i recollida d'aigües residuals i de sentina.  |
|                       | 17 | Cambra frigorífica d'emmagatzematge de gel (en cas de no tenir fàbrica de gel).   |
|                       | 18 | Xarxa de connexió a internet d'alta velocitat per fibra.  |
|                       | 19 | Xarxa d'accés WIFI a les llotges i molls.   |
|                       | 20 | Local de restauració adaptat a les necessitat del sector pesquer.   |
|                       | 21 | Divulgació de la cultura pesquera <ul style="list-style-type: none"><li>– Itinerari didàctic a la dàrsena pesquera</li><li>– Panells informatius sobre història i cultura del port i dels pescadors, arts de pesca, tipus de captures i valors nutricional (llotja i molls)</li></ul>   |
|                       | 22 | Mobilitat sostenible: <ul style="list-style-type: none"><li>– Espai habilitat per l'aparcament d'autocars</li><li>– Aparcament persones amb mobilitat reduïda</li><li>– Aparcament de bicicletes</li><li>– Punt de recàrrega de vehicles elèctrics</li><li>– Circuit de vianants segregat en tota la dàrsena</li></ul>                          |
|                       | 23 | Eficiència i transició energètica <ul style="list-style-type: none"><li>– Instal·lació de plaques fotovoltaïques per a l'autoconsum energètic</li><li>– Llumínaries de la dàrsena amb tecnologia LED.</li><li>– Electrificació de les dàrsenes i els molls</li><li>– Incrementar l'eficiència energètica dels edificis de les llotges</li></ul> |



Els criteris prioritaris i opcionals que ha de disposar una instal·lació portuària per ser considerada dàrsena pesquera són:

**CRITERIS NORMATIUS**

- 1 Disposar de molls i instal·lacions segures destinades a l'amarratge i la descàrrega dels productes pesquers
- 2 Disposar d'instal·lacions adequades per a la manipulació, la conservació, la comercialització i el trasllat de productes de pesca.

**CRITERIS DE LES INSTAL·LACIONS**

- criteris quantitativs**
  - 3 Metres lineals de molls per embarcació **superior o igual a 9 m/embarcació.**
  - 4 Metres quadrats de superfície d'estesa de xarxes per embarcació **superior o igual a 8 m<sup>2</sup>/embarcació.**
  - 5 Metres quadrats de casetes de pescadors per embarcació **superior o igual a 2 m<sup>2</sup>/embarcació.**
  - 6 Metres lineals de molls per embarcació d'arrossegament i encerclament **superior o igual a 15 m/embarcació.**
  - 7 Metres lineals de molls per embarcació d'arts menors, palangre, marisqueig i auxiliars **superior o igual a 4 m/embarcació.**
  - 8 Metres quadrats d'emmagatzematge als molls d'arrossegament i encerclament **superior o igual a 10 m<sup>2</sup>/embarcació.**
  - 9 Metres quadrats d'emmagatzematge als molls d'arts menors, palangre i marisqueig per embarcació **superior o igual a 5,5 m<sup>2</sup>/embarcació.**
- criteris qualitativs**
  - 10 Punt d'accés en el moll a subministrament d'aigua i llum.
  - 11 Estació de subministrament de combustible adaptat a les necessitat del sector pesquer.
  - 12 Punt net de recollida de residus.
  - 13 Carretó elevador per al transport de mercaderies, gel, material i arts de pesca.
  - 14 Cambra frigorífica d'emmagatzematge del producte fresc.
  - 15 Lavabos i vestidors públics a disposició de treballadors i usuaris de la dàrsena pesquera.

- criteris qualitativs**
  - 16 Mòdul d'aspiració i recollida d'aigües residuals i de sentina.
  - 17 Cambra frigorífica d'emmagatzematge de gel (en cas de no tenir fàbrica de gel).
  - 18 Xarxa de connexió a internet d'alta velocitat per fibra.
  - 19 Xarxa d'accés WIFI a les llotges i molls.
  - 20 Local de restauració adaptat a les necessitat del sector pesquer.
  - 21 Divulgació de la cultura pesquera
    - Itinerari didàctic a la dàrsena pesquera
    - Panells informatius sobre història i cultura del port i dels pescadors, arts de pesca, tipus de captures i valors nutricional (llotja i molls)
  - 22 Mobilitat sostenible:
    - Espai habilitat per l'aparcament d'autocars
    - Aparcament persones amb mobilitat reduïda
    - Aparcament de bicicletes
    - Punt de recàrrega de vehicles elèctrics
    - Circuit de vianants segregat en tota la dàrsena
  - 23 Eficiència i transició energètica
    - Instal·lació de plaques fotovoltaïques per a l'autoconsum energètic
    - Lluminàries de la dàrsena amb tecnologia LED.
    - Electrificació de les dàrsenes i els molls
    - Incrementar l'eficiència energètica dels edificis de les llotges

## 8. CONCLUSIONS

### 8.1. CONCLUSIONS GENERALS

La revisió de la normativa ha introduït aspectes en matèria d'instal·lacions pesqueres, amb una especial atenció a la *Llei 10/2019, de 23 de desembre, de ports i transport en aigües marines i continentals*, i a la *Llei 2/2010, del 18 de febrer, de pesca i acció marítimes*. En la definició de dàrsena pesquera, ambdues lleis, estableixen dues condicions compartides en la definició d'una instal·lació amb activitat pesquera com a dàrsena pesquera. La primera és **disposar de molls i instal·lacions segures destinades a l'amarratge i la descàrrega dels productes pesquers** i la segona és **disposar d'instal·lacions adequades per a la manipulació, la conservació, la comercialització i el trasllat de productes de pesca**. Ambdues condicions seran emprades per a la definició dels criteris normatius.

En aquest sentit convé distingir entre la caracterització que, des de la visió estrictament portuària es fa de les "dàrsenes pesqueres", o dàrsenes amb les característiques infraestructurals adequades a l'activitat de pesca professional, del concepte de "ports pesquers" que considera l'administració competent en pesca i aquicultura amb un enfocament bàsicament des del punt de vista de l'activitat.

Els resultats de l'anàlisi estratègica de les dàrsenes pesqueres permeten concloure que **Catalunya encapçala la classificació de les comunitats autònomes del marge Mediterrani en activitat pesquera professional**. D'acord amb els resultats exposats, s'observa que Catalunya té el major nombre de ports amb l'activitat pesquera, vint-i-tres, amb un nombre d'embarcacions de 631. En aquest sentit, **Catalunya disposa de la major flota d'arrossegament i palangre per sobre del País Valencià i Andalusia** tot i que en el cas de l'encerclament i les arts menors, Andalusia té un major nombre d'embarcacions.

**El nombre de captures en pes i valor monetari a Catalunya és de 15,3 milions de quilograms i 72,4 milions d'euros cada any**, un 18% i un 11% respectivament, més que el País Valencià, la segona comunitat autònoma amb major captures. Així i tot, **el preu mitjà de la primera venda a llotja a Catalunya és de 4,7 euros/kg, lleugerament inferior al del País Valencià, 5,46 euros/g**, i tres vegades menys que el preu mitjà a Andalusia 13,5 euros/kg. Una tendència que s'explica, d'una banda, pel baix valor per quilogram de les captures d'encerclament, 1,7 euros/kg, i, d'altra banda, per l'elevat volum de captures de l'encerclament amb el 49% total de captures en pes a Catalunya.

Pel que fa a les instal·lacions dels ports amb activitat pesquera professional, s'observa que **Catalunya és la comunitat autònoma que disposa d'un major nombre de metres lineals de molls dedicats a aquesta activitat**. La longitud total dels molls dedicats a l'activitat pesquera és d'entre 60 a 1.624 metres amb una ocupació total d'entre 5 i 60 metres per embarcació i una mitjana de 24 m/embarcació. Per modalitats pesqueres agrupades, **l'arrossegament i l'encerclament disposa d'entre 77 i 1.238 metres** i en el cas de les arts menors que inclou palangre i auxiliars i marisqueig la longitud dels molls utilitzada és d'entre 37 i 468 metres.

El sistema d'emmagatzematge és desigual en funció del port, tot i que **s'ha quantificat que l'àrea mínima recomanable d'emmagatzematge al moll per una embarcació d'arts menors, palangre o marisqueig és igual o superior a 5,5 metres quadrats** que equival a sis palets europeus (1,2 x 0,8 m). Pel que fa a l'arrossegament i l'encerclament, **l'àrea mínima recomanable d'emmagatzematge al moll és igual o superior a 10 metres quadrats** que equival a deu palets europeus.

En la majoria dels ports visitats, **la gestió d'aquests residus es fa mitjançant els punts nets**, els quals disposen d'espais per a la classificació, emmagatzematge i retirada dels residus. Tanmateix, es recomana, tenint en compte el volum generat, de les instal·lacions de recollida d'arts de pesca, residus pescats (recollits del mar), d'aigües de sentina i voluminosos. Pels ports amb embarcacions dedicades a l'encerclament que utilitzen caixes de fusta pel transport del peix, **seria recomanable que es disposés d'una compactadora de fusta**.

---



**La presència de lavabos públics a les llotges és molt irregular.** Tot i que s'han identificat lavabos en la majoria de ports amb activitat pesquera, en molts casos estaven fora de servei. En aquest sentit, s'ha identificat problemàtiques relacionades amb el manteniment i neteja dels lavabos i els costos associats.

La majoria dels ports analitzats disposen d'accés a internet tant a les llotges com a les oficines de les confraries. No obstant això, **s'ha identificat, d'una banda, una mancança d'una connexió d'internet d'alta velocitat per fibra i de punts d'accés WIFI tant a les llotges com als molls.**

L'avaluació dels resultats obtinguts de l'anàlisi estratègica i l'anàlisi de conglomerats dels ports amb activitat pesquera de Catalunya han permès classificar en quatre grups atenent a la tipologia de dàrsena pesquera. Concretament, **s'han identificat les dàrsenes pesqueres (1) d'arrossegament i arts menors, (2) d'encerclament i arts menors, (3) d'arts menors i marisqueig i (4) les mixtes.**

Finalment, s'han proposat criteris a considerar en els ports amb activitat pesquera per ser catalogats com a dàrsena pesquera mitjançant metodologia basada en la dos nivells:

1. Nivell 1, corresponent als criteris normatius definits per la normativa actual en matèria portuària i de pesca de Catalunya.
2. Nivell 2, corresponent als criteris quantitius i qualitius recomanats de les instal·lacions disponibles en les dàrsenes portuàries amb activitat pesquera professional.

En total, **s'han definit vint-i-tres criteris amb les corresponents característiques mínimes tècniques recomanades.** Alhora, s'han catalogat quinze com a criteris prioritaris per definir la dàrsena pesquera i vuit criteris opcionals.

## 8.2. VALORACIÓ FINAL

En les darreres dècades, **el sector pesquer a la Mediterrània ha experimentat un procés de transformació i reconversió** resultat de la davallada d'embarcacions pesqueres actives, la falta de relleu generacional i la reducció de les captures. **Aquesta tendència afecta, en especial, a les instal·lacions portuàries amb activitat pesquera professional, als serveis que ofereixen i el futur dels ports pesquers.**

Convé assenyalar que **la reducció global d'embarcacions condiciona especialment aquells ports que no disposen d'una instal·lació de comercialització de les captures, i concretament, de llotges.** Els resultats de l'estudi indiquen que els ports que disposen de llotja també ofereixen les instal·lacions i serveis bàsics per poder desenvolupar la pràctica professional de la pesca. En conseqüència, s'observa que en comunitats autònomes com Andalusia, a diferència, per exemple de les Illes Balears, es tendeix a la concentració de les embarcacions de pesca en ports amb llotja i a un abandonament dels ports que no tenen una instal·lació de manipulació i comercialització del peix.

En aquest context i com assenyalen les línies d'actuació del Pla de Ports Horitzó 2030, **els ports pesquers amb dàrsenes pesqueres s'enfronten al repte (1) d'explorar noves fórmules de valor afegit i (2) d'aplicar polítiques de reducció de costos i increment de l'eficiència del sector.** Això ha de permetre, d'una banda, diversificar i ampliar l'oferta de serveis per captar nous mercats i, d'altra banda, adaptar-se a les noves demandes del mercat per ser capaços de competir comercialment amb altres ports de la Mediterrània.

En primer lloc, **el sector pesquer es troba immers en l'exploració de noves formes de generació de valor afegit** que inclouen la potenciació gastronòmica dels productes del mar, amb accions com el reforç de la marca de «peix de llotja» o l'oferta d'activitats complementàries com la pesca turística.

En segon lloc, tal com estableix la Llei 10/2019, del 23 de desembre, de ports i de transport en aigües marítimes i continentals, **les dàrsenes pesqueres han de vetllar per la sostenibilitat ambiental, en un context de canvi climàtic.** Aquesta requisit inclou el foment de l'estalvi energètic i una transformació progressiva del model energètic i una gestió més eficient dels residus **el que ha de permetre abaratir costos i incrementar la competitivitat.**

Finalment, pel que fa a estalvi energètic i a la reducció dels gasos d'efecte hivernacle, les dàrsenes pesqueres tenen com a objectiu avançar en el **procés d'electrificació progressiva en el marc del conjunt dels ports**. Per aquest motiu es recomana avançar en la instal·lació de **subministrament de punts de llum i aigua als molls**, l'adaptació de les lluminàries dels ports al sistema LED i al progressiu autoabastiment d'electricitat dels molls pesquers mitjançant la instal·lació de plaques fotovoltaïques així com el foment de la mobilitat sostenible amb l'ampliació de punts de recàrrega de vehicles, aparcament per bicicletes i per vehicles de transport col·lectiu i circuits de vianants segregat en tota la dàrsena.

---

## 9. REFERÈNCIES

1. van Sittert, L., Branch, G., Hauck, M. & Sowman, M. Benchmarking the first decade of post-apartheid fisheries reform in South Africa. *Mar. Policy* **30**, 96–110 (2006).
  2. Quentin Grafton, R., Kompas, T., McLoughlin, R. & Rayns, N. Benchmarking for fisheries governance. *Mar. Policy* **31**, 470–479 (2007).
  3. Vázquez-Rowe, I., Iribarren, D., Hospido, A., Moreira, M. T. & Feijoo, G. Computation of Operational and Environmental Benchmarks Within Selected Galician Fishing Fleets. *J. Ind. Ecol.* **15**, 776–795 (2011).
  4. Govern de les Illes Balears. Ports Illes Balears. <https://www.portsib.es/ca/paginas/inici/ports-i-rampes/tots-els-ports>.
  5. Llista de ports de la Generalitat Valenciana - Puertos - Generalitat Valenciana. Ports de la Generalitat Valenciana. *Puertos* <https://politicaterritorial.gva.es/ca/web/puertos/puertos-cv/puertos-gv-p>.
  6. Junta de Andalucía. Agencia Pública de Puertos de Andalucía. <https://www.puertosdeandalucia.es/>.
  7. Secretaría General de Pesca. Estadísticas pesqueras. <https://www.mapa.gob.es/es/estadistica/temas/estadisticas-pesqueras/default.aspx>.
  8. Maynou, F. Evolution of fishing capacity in a Mediterranean fishery in the first two decades of the 21st c. *Ocean Coast. Manag.* **192**, 105190 (2020).
  9. Confederación Española de Pesca, P. Informe del sector pesquero español 2019. 29 (2019).
  10. Ruiz-Salmón, I. *et al.* The fishing and seafood sector in the time of COVID-19: Considerations for local and global opportunities and responses. *Curr. Opin. Environ. Sci. Health* **23**, 100286 (2021).
  11. He, B. *et al.* Global Fisheries Responses to Culture, Policy and COVID-19 from 2017 to 2020. *Remote Sens.* **13**, 4507 (2021).
  12. Generalitat de Catalunya. Pla de ports de Catalunya. Horitzó 2030. *Departament de Territori* [http://territori.gencat.cat/ca/01\\_departament/05\\_plans/02\\_plans\\_sectorials/mobilitat/pla-ports-catalunya-2030/](http://territori.gencat.cat/ca/01_departament/05_plans/02_plans_sectorials/mobilitat/pla-ports-catalunya-2030/).
  13. Generalitat de Catalunya. Pesca i aqüicultura. *Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural* <http://agricultura.gencat.cat/ca/ambits/pesca/>.
  14. Generalitat de Catalunya. Ports de la Generalitat. *Ports de la Generalitat* <https://ports.gencat.cat/>.
  15. Colmenero, A. I. *et al.* *Evolució de les Captures i els Preus de Venda del Sector Pesquer a Catalunya: Comparativa 2020-2021 (ICATMAR, 22-03)*. (Institut Català de Recerca per a la Governança del Mar, 2022).
  16. Ports de la Generalitat. Subministrament de carburant. *Ports de la Generalitat* <https://ports.gencat.cat/subministrament-de-carburant/>.
  17. Camarero Orive, A. Aplicación de índices de sostenibilidad medioambiental para la clasificación de puerto-verde en puertos españoles mediante el empleo de análisis de conglomerados. (Universidad de Cádiz, 2017).
  18. Rodríguez, C. C., Lagares, E. R. C., Galán, A. G. & Hoyo, J. J. G. del. Clasificación de los puertos españoles atendiendo a su tipología de tráfico e infraestructuras. *Estud. Econ. Apl.* **36**, 765–788 (2018).
  19. Camarero, A., Cerbán, M., Turias, I. & González-Cancelas, N. Clasificación de los puertos españoles mediante análisis cluster. *Inf. Constr.* **71**, 296 (2019).
  20. Rodríguez, A. & Laio, A. Clustering by fast search and find of density peaks. *Science* **344**, 1492–1496 (2014).
-

## ANNEXOS

# ANNEX I: ESTADÍSTIQUES PESQUERES PORT DE BARCELONA I TARRAGONA

En aquest annex, s'inclou la caracterització de les instal·lacions amb activitat pesquera de Barcelona i Tarragona que no han estat incloses en l'anàlisi del present estudi, ja que són ports de competència estatal. Les dades han estat obtingudes de la Direcció General de Política Marítima i Pesca Sostenible i de l'Institut Català de Recerca per a la Governança del Mar i corresponent a l'any 2021 pel que fa a les captures i d'octubre de 2022 pel que fa al nombre d'embarcacions.

	Arrossegament	Encerclament	Palangre de superfície	Arts menors	TOTAL captures
<b>2021</b>	<b>Barcelona</b>				
Captures (t)	322,0	1.537,00	38,44	21,69	1.919,43
Captures (k€)	3.591,26	2.495,57	226,21	296,42	6.609,46
<b>2021</b>	<b>Tarragona</b>				
Captures (kg)	625,44	1.285,02	134,40	38,47	2.083,33
Captures (€)	5.767,25	2.520,07	1.131,90	354,86	9.774,08

	Arrossegament	Encerclament	Palangre de superfície	Arts menors	Auxiliars	TOTAL
<b>OCT 2022</b>						
<b>Barcelona</b>	9	13	-	2	1	25
<b>Tarragona</b>	24	6	2	6	-	38

Nombre d'embarcacions. Unitat (ud)

## ANNEX II: METODOLOGIA D'ANÀLISI ESTADÍSTICA DE CONGLOMERATS

La metodologia de l'anàlisi estadística per clústers o conglomerats emprada en la secció 4 permet mitjançant variables representatives, també anomenats indicadors, agrupar els ports segons el nivell de semblança entre ells<sup>19,20</sup>. Les agrupacions o clústers resultants, per tant, esdevenen un mirall de la realitat dels ports i dàrsenes pesqueres d'acord amb els indicadors definits.

Aquest mètode és una eina exploratòria utilitzada en treballs de classificació tant en grups molts grans o petits que permet processar i interrelacionar elevats volums de dades a partir d'algoritmes que resolen els agrupaments a partir d'un procés d'iteració. Atès que a cada element, port amb activitat pesquera, se li proporciona un mateix pes, la classificació obtinguda no és producte de cap ponderació de les dades sinó, una anàlisi de la semblança de les seves característiques.

Tot el processament de les dades ha estat implementat mitjançant el programari MATLAB especialitzat en l'anàlisi i visualització de dades i la creació i aplicació d'algoritmes que permeten a l'usuari resoldre múltiples problemes computacionals.

### Metodologia

La metodologia de treball desenvolupada en el present apartat inclou la definició de les variables representatives, la definició dels paràmetres de l'algoritme de l'anàlisi per clústers i finalment, la representació gràfica i anàlisi dels resultats.

En primer lloc, és necessari la determinació de les variables representatives o indicadors de les instal·lacions portuàries amb activitat pesquera. Aquests indicadors tenen l'objectiu de definir de forma objectiva les característiques de l'activitat pesquera. Atès que els ports presenten funcionalitats en les dàrsenes segons les seves especialitzacions pesqueres, les variables representatives han de reflectir aquesta variabilitat.

El mètode d'anàlisi per clústers o conglomerats s'identifiquen relacions multivariables mitjançant una matriu de distàncies entre els individus:  $(n \times k)$  de  $n$  objectes (ports) i  $k$  variables (indicadors portuaris), on cada objecte és definit pel valor de les seves variables. La formació dels conglomerats s'inicia agrupant els individus que es troben a menor distància, major semblança i similituds, grup que seran modificats més endavant amb nous elements.

La distància d'un grup format per dos individus, P1 i P2, respecte a un altre objecte P3 es calcula segons:

$$d(P3, P1 + P2) = \delta_1 d(P3, P1) + \delta_2 d(P3, P2) + \delta_3 d(P2, P3) + \delta_4 \left| d(P3, P1) - d(P3, P2) \right|$$

---



Un cop calculades les distàncies entre grups, es combinen els grups més propers de manera iterativa fins que s'estableix el nombre de grups predefinit inicialment. L'algoritme emprat per l'obtenció dels conglomerats es fonamenta en un procediment jeràrquic que identifica el veí més llunyà per tal d'obtenir un encadenament complet.

Els resultats obtinguts de l'anàlisi són la taula de centroides que indica el valor mitjà per a cada variable en cada conglomerat i nivell de fusió, coeficients d'unió dels individus o distància. Aquestes relacions es poden representar mitjançant un dendrograma amb forma d'arbre jeràrquic que indica seqüencialment les unions entre individus. En el dendrograma, un eix indica l'objecte (port) i l'altre eix la distància que separa els objectes i el nivell de jerarquia.

---

# ANNEX III: ANÀLISI ESTRATÈGICA DE LES INSTAL·LACIONS PORTUÀRIES AMB ACTIVITAT PESQUERA

## ANÀLISI ESTRATÈGICA DE LES INSTAL·LACIONS PORTUÀRIES AMB ACTIVITAT PESQUERA

En aquesta secció es mostren els resultats de l'anàlisi estratègica de les instal·lacions portuàries amb activitat pesquera de Catalunya. Aquest tipus d'anàlisi també anomenat *Benchmarking* és una eina molt emprada en les darreres dècades en l'avaluació de l'estat de l'àmbit pesquer i de l'economia blava que permet promoure millores en el sector en el marc de la sostenibilitat i la resiliència<sup>1-3</sup>. En el present estudi, l'anàlisi estratègica es divideix en una anàlisi interna i externa i en una avaluació conjunta dels resultats. Concretament, l'anàlisi externa avalua el sistema portuari pesquer a la Mediterrània Occidental i més concretament, de les comunitats autònomes del País Valencià, Illes Balears, Múrcia i Andalusia.

L'anàlisi interna avalua l'estat actual de les instal·lacions amb activitat pesquera de Catalunya, des del punt de vista de l'estat de la flota pesquera, l'evolució de captures, les infraestructures i instal·lacions o els serveis disponibles.

Finalment, s'ha fet una valoració conjunta dels resultats per extreure'n les principals conclusions de la comparativa sobre la posició del sector pesquer català i les fortaleses i debilitats dels ports amb activitat pesquera de Catalunya així com també la seva projecció econòmica i social en la dècada vinent.

## ESTUDI COMPARATIU DE LA MEDITERRÀNIA OCCIDENTAL

En aquest apartat s'inclouen i analitzen els resultats obtinguts de l'anàlisi externa, és a dir, de l'avaluació del sistema portuari pesquer a la Mediterrània Occidental. Aquesta anàlisi s'ha restringit geogràficament a les comunitats autònomes del marge mediterrani, d'una banda, per l'elevat grau de semblança dels ports pesquers catalans amb la resta de ports mediterranis de l'Estat espanyol amb els quals comparteixen marc normatiu estatal i mercat econòmic. I, d'altra banda, per la dificultat d'obtenir informació i dades verificades i actualitzades dels ports amb activitat pesquera del sud de França.

En total, s'han analitzat les característiques de trenta-set ports amb activitat pesquera i de titularitat autonòmica de les Illes Balears, el País Valencià, Múrcia i d'Andalusia, excloent, per tant, els ports de titularitat estatal o d'interès general i també els ports atlàntics d'Andalusia (Figura 3.1).

En l'anàlisi externa, s'han definit set paràmetres quantitius i que són compartits amb tots els ports objecte d'estudi:

- ✓ Nombre de ports amb activitat pesquera
- ✓ Nombre total d'embarcacions
- ✓ Nombre d'embarcacions per modalitat pesquera

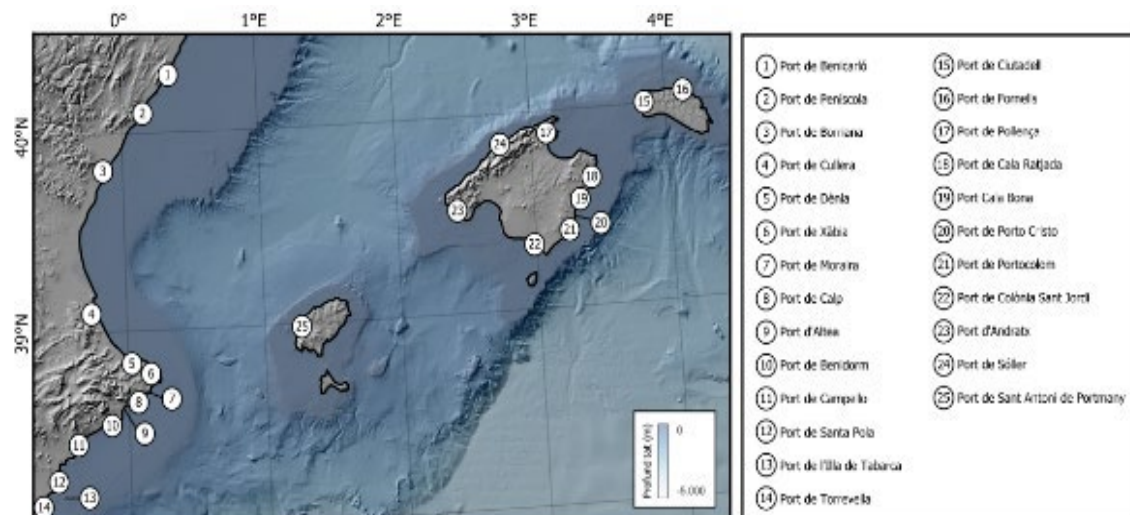
- ✓ Captures en pes i valor monetari
- ✓ Antiguitat de les embarcacions
- ✓ Tipus de gestió
- ✓ Serveis i instal·lacions portuàries

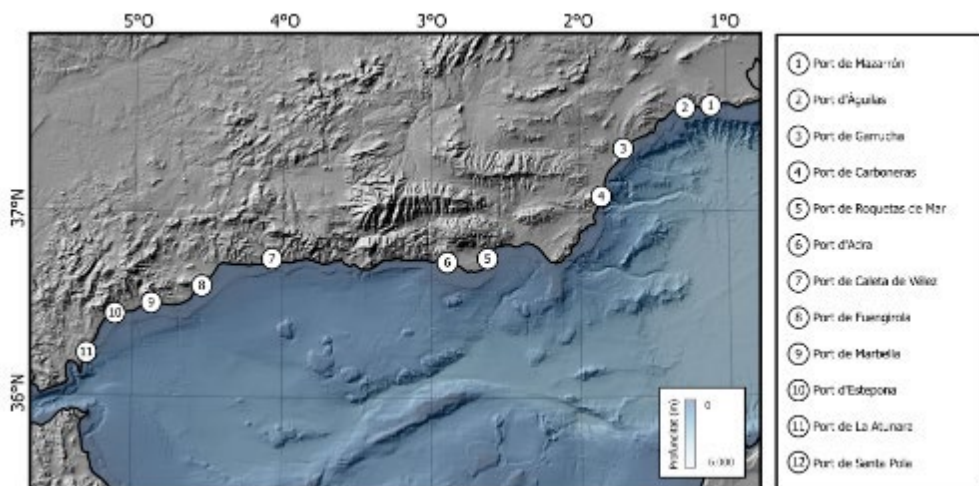
Les embarcacions i vendes efectuades s'han classificat entre les quatre principals modalitats de pesca: arrossegament, arts menors, encerclament i palangre. Aquesta darrera modalitat, a efectes pràctics, inclou el palangre en superfície i de fons.

La informació dels ports amb activitat pesquera s'ha obtingut de múltiples fons i bases de dades així com dels portals web de les administracions directament relacionades amb els ports estudiats<sup>4-7</sup>. En destaquen, les dels governs de les comunitats autònomes i els seus departaments amb competència en pesca i gestió portuària, així com entitats vinculades al sector pesquer i la Secretaria General de Pesca del Govern de l'Estat espanyol. També es va sol·licitar informació documental directament a les administracions públiques responsables.

És important destacar que a diferència dels ports pesquers catalans, la consolidació de les dades dels diferents ports de les comunitats autònòmiques estudiades en l'anàlisi externa, ha presentat un cert grau de dificultat a conseqüència de la baixa centralització de la informació i la presència de portals web poc actualitzats. Tanmateix, i amb l'objectiu d'evitar equívocs, totes les dades analitzades han estat referenciades tant en el text com en les figures mitjançant la font de procedència i l'any d'adquisició.

## CARACTERITZACIÓ DEL PORTS PESQUERS





**Figura 3.1.-** Ports amb activitat pesquera al País Valencià, Illes Balears, Múrcia i Andalusia.

El nombre de ports amb activitat pesquera a les Illes Balears, el País Valencià, Andalusia i Múrcia, l'any 2021, és d'11, 16, 9 i 2, respectivament. Respecte el total de ports d'aquestes comunitats, **els ports pesquers representen entre el 40% i el 50% del sistema portuària del País Valencià, Illes Balears i Andalusia, i un 11% a Múrcia** (Taula 3.1).

**Taula 3.1.-** Principals característiques dels ports i de la flota pesquera de la Mediterrània occidental en el qual s'inclouen ports de titularitat estatal (font: Secretaria General de Pesca).

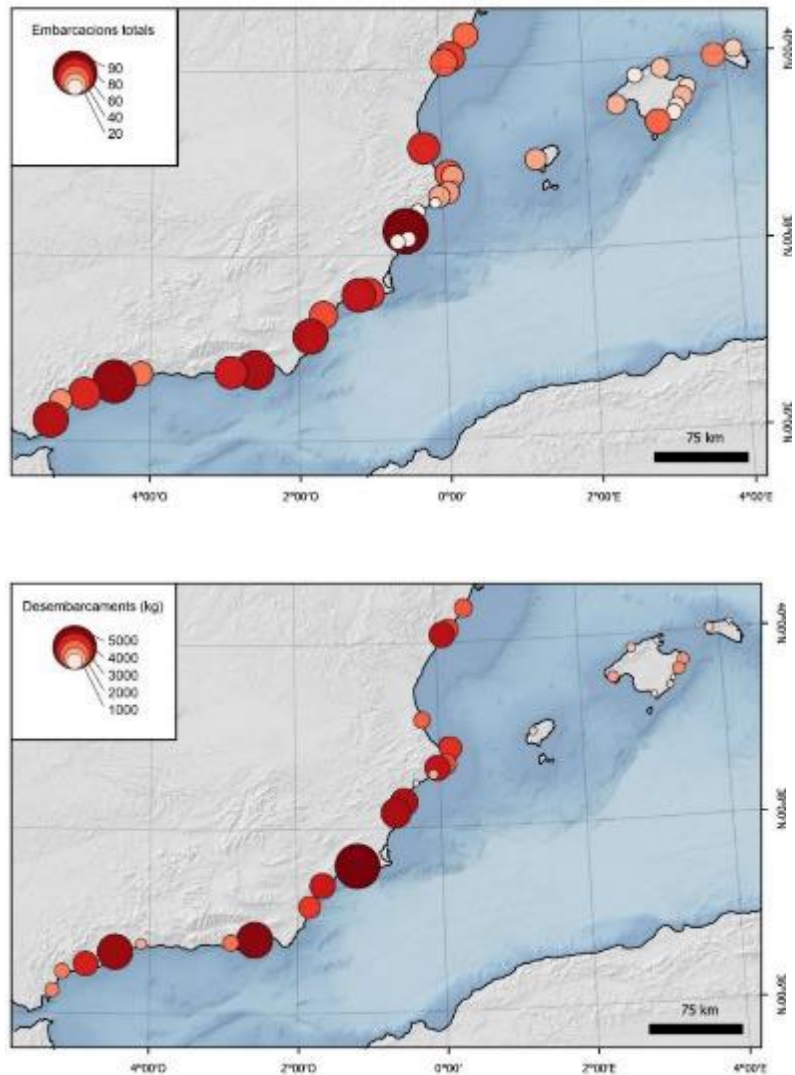
	Ports	Ports pesquers	Total Embarcacions	Arrossegament	Arts Menors	Encerclament	Palangre	Captures (milions kg)	Valor (milions €)
País Valencià	35	16	332	143	169	17	3	12,9	70,5
Illes Balears	35	14	150	20	125	1	3	0,2	3,1
Múrcia	18	2	87	20	51	14	2	1,9	6,2
Andalusia (mar Mediterrani)	22	9	593	97	418	69	9	11,5	35,1

El model de gestió d'aquests ports pesquers, segons les fonts consultades, mostra dues tendències diferenciades. D'una banda, **a les Illes Balears i Andalusia, la totalitat dels ports amb activitat pesquera presenten una gestió directa** a càrrec de l'administració autonòmica. I, d'altra banda, al País Valencià i Múrcia, la gestió és principalment concessionada a una empresa privada, tot i que en alguns ports com, per exemple, Benicarló, Illa de Tabarca, Xàbia, Peníscola o Águilas es manté la gestió directa per part de l'administració pública.

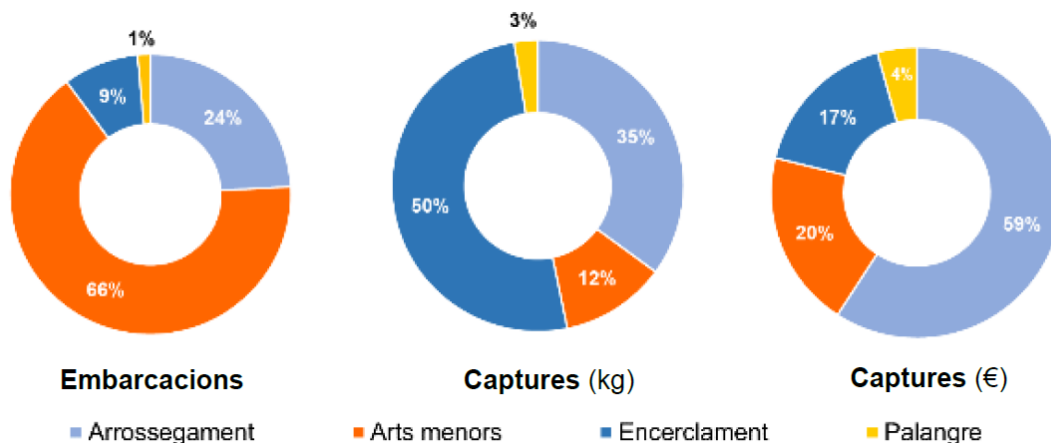
Segons les dades de la Secretaria General de Pesca, el nombre d'embarcacions amb port base censades l'any 2021 és de 593, 332, 150 i 87 a Andalusia, País Valencià, les Illes Balears i Múrcia, respectivament. (Taula 3.1 i Figura 3.2). Pel que fa a la mitjana d'embarcacions per port, s'observa que **Andalusia és la comunitat autònoma amb més embarcacions i també amb la major densitat** d'embarcacions per port amb una mitjana de

66 seguit de Múrcia, País Valencià i les Illes Balears amb 44, 21 i 11 embarcacions per port, respectivament.

L'anàlisi segmentada del nombre d'embarcacions per modalitat de pesca mostra que les embarcacions **d'arts menors són les més abundants i representen el 66% de la flota pesquera** de les quatre comunitats autòniques. **L'arrossegament és la segona art de pesca amb més embarcacions** representant el 24% de tota la flota seguides de l'encerclament i el palangre amb un 9% i 1%, respectivament (Figura 3.3).

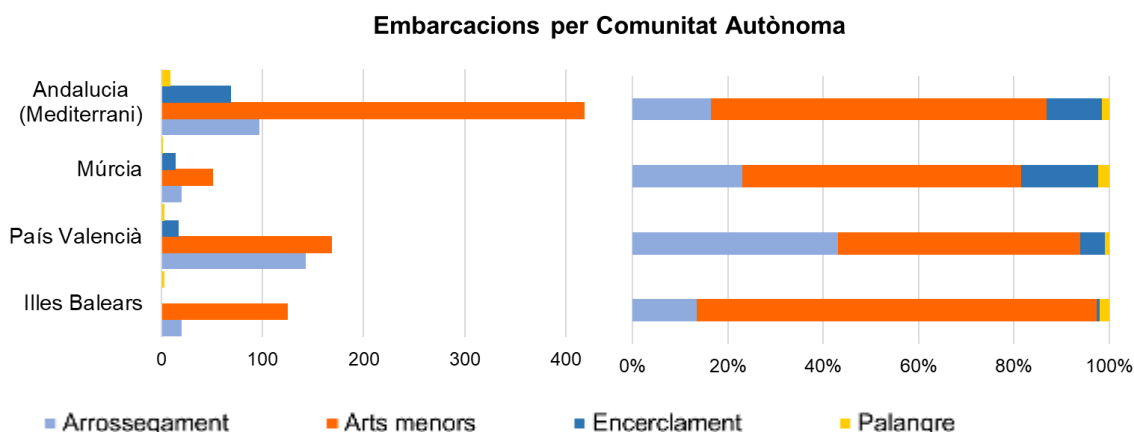


**Figura 3.2.-** Embarcacions (dalt) i desembarcaments en quilograms (baix) per port pesquer. La mida del cercle i el color indiquen el nombre total d'embarcacions i desembarcaments de cada port analitzat (font: Secretaria General de Pesca).



**Figura 3.3.-** Distribució percentual per modalitat d'art de pesca de les embarcacions i captures (kg i €) al País Valencià, Illes Balears, Múrcia i Andalusia (font: Secretaria General de Pesca).

Per comunitat autònoma, **Andalusia és la que presenta el nombre més gran d'embarcacions d'arts menors i també d'encerclament**, 418 i 69, respectivament, el que representa el 36,0% i el 6,0%, de tota la flota de les quatre comunitats estudiades (Figura 3.4). **El País Valencià presenta un menor percentatge d'embarcacions d'arts menors**, 169 embarcacions que representen el 14,6% de la flota, tanmateix té la flota més gran d'embarcacions d'arrossegament, en total 143, el que correspon al 12,3% de tota la flota de les quatre comunitats autònomes.



**Figura 3.4.-** Nombre d'embarcacions i percentatge per modalitat d'art de pesca al País Valencià, Illes Balears, Múrcia i Andalusia.

En el cas de Múrcia, tot i presentar un menor nombre d'embarcacions, la distribució del nombre d'embarcacions per modalitat de pesca és força similar a l'observat en el cas d'Andalusia amb un 59% d'embarcacions dedicat a les arts menors i un 23%, 16% i 1% a l'arrossegament, l'encerclament i a el palangre, respectivament. Finalment, **les Illes Balears hi predominen les arts menors** amb el 84% de les embarcacions seguit de l'arrossegament, el palangre i l'encerclament amb el 13%, 2% i 1% de les embarcacions.

Pel que fa a les captures, l'any 2021, **el País Valencià i Andalusia són les comunitats autònomes amb major nombre captures en pes** és 12,9 i 11,5 milions de kg/any seguida de Múrcia i les Illes Balears 1,9 i 0,2 milions de tones/any (Taula 3.2). El valor de la primera venda a la llotja d'aquestes captures és de 70,5, 35,1, 6,2 i 3,1 milions d'euros/any al País Valencià, Andalusia, Múrcia i Illes Balears, respectivament. Tanmateix, **el preu mitjà de la primera venda a llotja en el cas de les Illes Balears i el País Valencià el valor és**



**superior** (13,50 i 5,46 euros/kg) als observats en el cas de Múrcia i d'Andalusia (3,22 i 3,05 euros/kg).

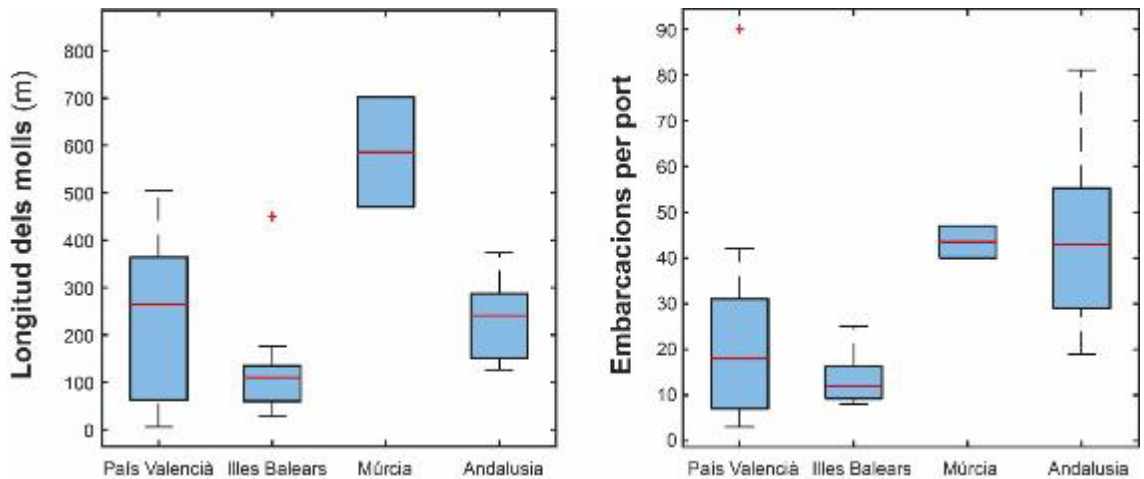
Si s'analitzen les captures realitzades l'any 2021 per modalitat de pesca, en primer lloc, s'observa que **l'encerclament és el que presenta major volum de captures amb un 50,6%** respecte el total de captures en les quatre comunitats estudiades (13,4 milions de quilograms) tot i representar el 9% de les embarcacions totals. En segon lloc, **l'arrossegament representa el 35,1% de les captures** (9,3 milions de tones/any). En tercer lloc, **les embarcacions d'arts menors representen el 11,7% de les captures** (3,1 milions de quilograms). Finalment, **les embarcacions de palangre representen el 2,6% de les captures** (0,7 milions de quilograms).

**Taula 3.2.-** Captures en pes i valor monetari per modalitat de pesca i comunitat autònoma (font: Secretaria General de Pesca, 2021).

	Arrossegament	Arts menors	Encerclament	Palangre de fons	Palangre de superfície	TOTAL
Captures (kg)						
<b>País Valencià</b>	6.920.531	1.311.131	4.484.345	10.511	171.081	12.897.600
<b>Illes Balears</b>	145.001	83.865	-	-	-	228.866
<b>Múrcia</b>	216.330	188.324	1.432.811	3.990	78.800	1.920.256
<b>Andalusia</b>	2.029.176	1.523.213	7.524.772	13.367	418.020	11.508.548
Captures (€)						
<b>País Valencià</b>	48.419.281	11.303.610	9.552.766	106.126	1.084.045	70.465.827
<b>Illes Balears</b>	1.755.441	1.334.698	-	-	-	3.090.139
<b>Múrcia</b>	2.555.651	1.221.226	1.848.670	22.979	527.504	6.176.030
<b>Andalusia</b>	15.208.785	8.748.173	7.862.078	170.311	3.119.330	35.108.677

Nogensmenys, pel que fa a les captures en valor monetari l'any 2021, **l'arrossegament és l'art de pesca amb major recaptació amb un preu de venda** a llotja de 67,9 milions d'euros **seguit de les arts menors** amb 22,6 milions d'euros. L'encerclament tot i representar la modalitat amb major captures en pes, el preu de venda a llotja és inferior de 19,2 milions d'euros. En darrer lloc, el palangre mostra unes captures per valor de 5,0 milions d'euros.

Pel que fa a la longitud dels molls pesquers (Figura 3.5), **la mitjana és de 291, 127, 586 i 228 metres al País Valencià, a les Illes Balears, Múrcia i Andalusia**, respectivament. En el cas del País Valencià, es constata una forta dispersió de la longitud dels molls entre els ports estudiats amb valor mínim de 6 metres de molls del port de Benidorm (País Valencià) el qual només disposa de tres embarcacions i un valor màxim de 701 metres. En el cas de la mitjana de metres per embarcació, els resultats són **12, 9, 13 i 5 metres de moll al País Valencià, a les Illes Balears, Múrcia i Andalusia**, respectivament

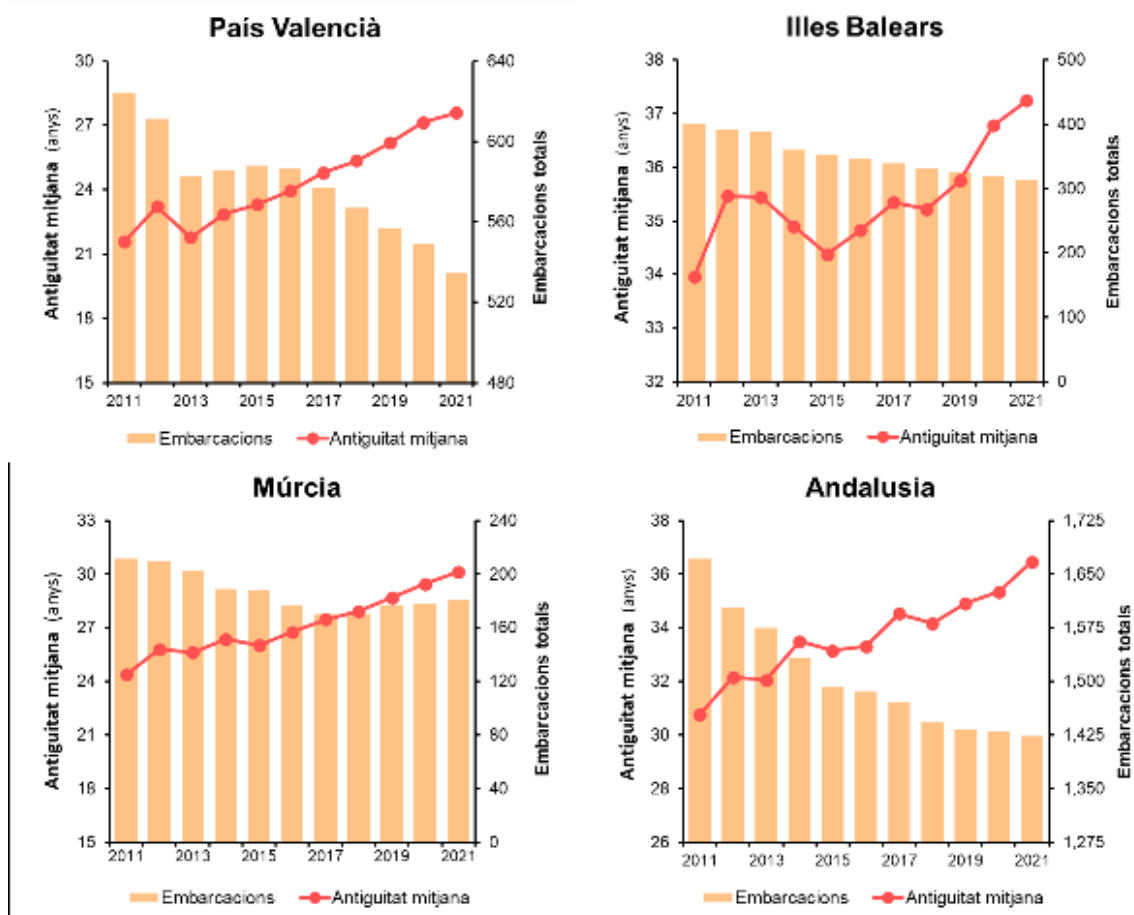


**Figura 3.5.-** Distribució de longitud dels molls pesquers i de les embarcacions per port de les comunitats autònomes estudiades

### Evolució de la flota pesquera i de les captures

D'acord amb les dades publicades per la Secretaria General de Pesca del Govern d'Espanya i tot i que consideren la flota pesquera amb base a ports autonòmics i estatals i en el cas d'Andalusia, de l'Atlàntic i el Mediterrani, **hi ha tendència a la disminució del nombre d'embarcacions en totes les comunitats autònomes estudiades.**

Com s'il·lustra a la Figura 3.6, la tendència generalitzada a **les comunitats autonòmiques estudiades és a la reducció i a l'envelliment de la flota.** En només una dècada (2011-2021), el nombre d'embarcacions s'ha reduït en 89, 89, 31 i 249 al País Valencià, Illes Balears, Múrcia i Andalusia, respectivament. En el cas de les Illes Balears, el descens percentual d'embarcacions és d'un 28%, mentre que al País Valencià, Múrcia i Andalusia, és lleugerament inferior, del 17%.



**Figura 3.6.-** Evolució de la flota pesquera i de l'edat mitjana de les embarcacions al País Valencià, Illes Balears, Múrcia i Andalusia. Convé senyalar que són dades agrupades de la Secretaria General de Pesca del Govern d'Espanya que inclou tots els ports pesquers d'aquestes comunitats (font: Secretaria General de Pesca).

Investigacions recents han demostrat reduccions de la flota similars a la Mediterrània Occidental des de principis del segle XXI.

El descens del nombre d'embarcacions en la darrera dècada va acompanyat d'un increment de l'antiguitat de la flota. En una dècada, **l'antiguitat mitjana ha augmentat 5 anys** (Figura 3.6). **La comunitat amb les embarcacions amb major antiguitat, l'any 2021, és les Illes Balears amb 37 anys seguida d'Andalusia amb 36 anys.** Les embarcacions amb menor antiguitat mitjana són Múrcia i al País Valencià amb 30 i 28 anys. Convé senyalar que al descens de la flota i l'increment de la antiguitat de les embarcacions, el sector pesquers també s'enfronta a una escassetat de tripulants i al baix relleu generacional.

Pel que fa a les captures en pes i valor monetari, les darreres dades publicades pel Mediterrani indiquen **una disminució de les captures totals en la dècada del 2011 – 2020, de 103.505 tones de pes viu a 65.637 tones, una reducció del 38%**. Alhora, s'observa que el valor de les captures no s'ha reduït en la mateixa magnitud, de 355,5 a 267,2 milions d'euros el que representa una reducció del 33%. Aquesta reducció de les captures va ser força acusada durant la crisi econòmica del 2008-2014 establint-se i incrementant, lleugerament, durant els anys 2016 i 2018. Així tot, des del 2018, la reducció de captures i del seu valor monetari ha continuat reduint-se, especialment durant el confinament de la pandèmia de la COVID-19, l'any 2020<sup>10,11</sup>.

## Serveis i instal·lacions dels ports pesquers

En aquest apartat, es mostren els resultats de la cerca d'informació sobre els serveis i instal·lacions disponibles en els ports pesquers amb activitat pesquera del País Valencià, Illes Balears, Múrcia i Andalusia. Els serveis associats als ports amb activitat pesquera i les seves instal·lacions són elements essencials per a la correcta execució de la pràctica professional de la pesca. Per aquest motiu, s'ha inclòs l'anàlisi de les principals funcionalitats que poden anar des de l'amarratge, reparació i manteniment de les embarcacions fins a la descàrrega de les captures i la seva posterior comercialització o transport.

La informació ha estat obtinguda dels portals web dels organismes gestors dels ports amb activitat pesquera de les comunitats autonòmiques estudiades. Convé assenyalar que en certs casos, com en el País Valencià, la informació sobre les instal·lacions i serveis disponibles és molt limitada. No obstant això, les característiques de serveis i instal·lacions dels ports amb activitat pesquera del País Valencià, Illes Balears, Múrcia i Andalusia es mostren en la Taula 3.3.

Les llotges tenen un paper clau en els ports pesquers, ja que són la instal·lació destinada a l'exposició i primera venda dels productes pesquers frescs. Els resultats mostren que la presència d'una llotja presenta dues tendències diferenciades segons la comunitat autònoma. **En el cas d'Andalusia tots els ports, nou en total, disposen de llotja i en el cas del País Valencià, pràcticament quatre de cada cinc ports disposa d'una llotja.** Altrament, en el cas de **les Illes Balears i Múrcia** aquest valor baixa fins al 50%, és a dir, **la meitat de ports amb activitat pesquera no disposa d'una llotja** on comercialitzar el peix.

---

**Taula 3.3.-** Característiques de les dàrsenes pesqueres de les comunitats autònomes del País Valencià, Illes Balears, Múrcia i Andalusia. En gris s'indica la informació que no ha estat possible obtenir.

	Model de gestió	Longitud molls (m)	Grua	Subministrament de combustible	Aparcament	Estació meteorològica	Recollida aigües brutes/sentina	Punt net de residus	Recollida d'olis i filtres	Recollida selectiva de residus	Llotja	Restauració	Lavabos	Dutxes
<b>PAÍS VALENCIÀ</b>														
Benicarló	Directe	290	.	.							.			
Benidorm	Concessió	6	.	.							.			
Borriana	Concessió	435	.	.							.			
Calp	Concessió	340	.	.							.			
Campello	Concessió	50	.	.							.			
Cullera	Concessió	200	.	.							.			
Dènia	Concessió	332	.	.							.			
Illa de Tabarca	Directe	140	.	.							.			
Xàbia	Concessió	264	.	.							.			
Moraira	Concessió	67	.	.							.			
Peníscola	Directe	446	.	.							.			
Santa Pola	Concessió	506	.	.							.			
Torrevel·la	Concessió	701	.	.							.			
<b>ILLES BALEARS</b>														
Andratx	Directe	140	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Cala Bona	Directe	450	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Cala Figuera	Directe	110	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Ciutadella	Directe	120	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Colònia Sant Jordi	Directe	60	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Fornells	Directe	30	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Pollença	Directe	50	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Porto Cristo	Directe	60	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Porto Colom	Directe	90	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Sant Antoni de Portmany	Directe	176	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Sóller	Directe	110	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>MURCIA</b>														
Mazarrón	Concessió	702	.	.	.							.	.	.
Águilas	Directa	470	.	.							.			
<b>ANDALUSIA</b>														
Adra	Directe	297	.	.	.	.	.				.	.		
Carboneras	Directe	176	.	.	.	.	.				.			
Estepona	Directe	284	.	.	.	.	.				.	.		
Fuengirola	Directe	269	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
Garrucha	Directe	373	.	.	.	.	.				.	.		
La Caleta de Velez	Directe	241	.	.	.	.	.				.	.	.	
Marbella	Directe	155	.	.	.	.	.				.	.		
Roquetas de Mar	Directe	126	.	.	.	.	.				.	.		
La Atunara	Directe	139	.	.	.	.	.				.	.		

Pel que fa a altres serveis que presten els ports pesquers, s'han identificat els següents elements:

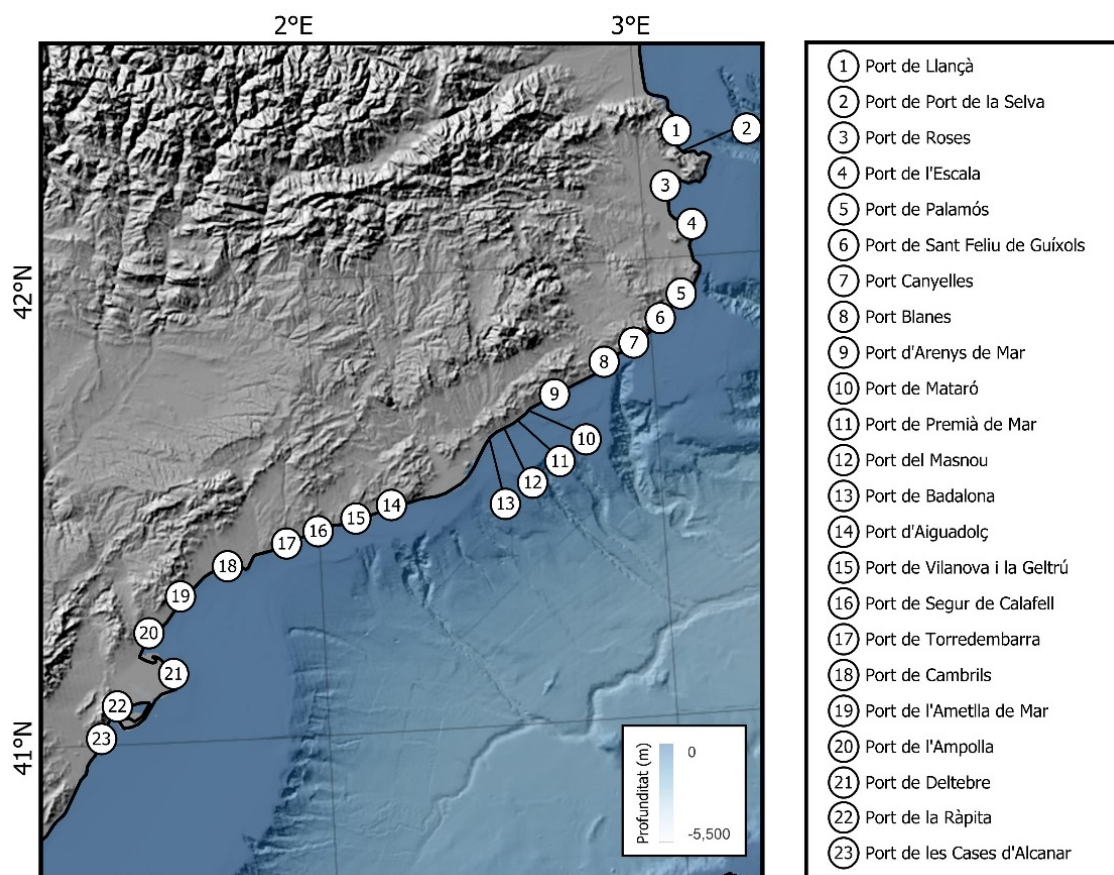
- ✓ Grues
- ✓ Punt de subministrament de combustibles
- ✓ Servei de recollida d'aigües brutes i de sentina
- ✓ Punt net de recollida de residus (olis, filtres, residus especials, fusta...)

- ✓ Estació meteorològica
- ✓ Zones d'aparcament
- ✓ Lavabos i dutxes

Un altre servei identificat han estat els locals de restauració tipus bar-restaurant. **La presència de restaurant o de serveis de bars és molt generalitzada a les Illes Balears i que en el cas de Múrcia i Andalusia, i segons les dades disponibles, és significativament menor.** Convé destacar que aquestes dades corresponen a instal·lacions de restauració dins del recinte portuari i no només de la dàrsena pesquera. A més, en molts casos fora del domini portuari també s'hi desenvolupa una activitat de restauració més intensiva especialment en ports amb una forta pressió turística.

### ANÀLISIS DELS PORTS PESQUERS DE CATALUNYA

En aquesta secció s'analitzen els resultats obtinguts de l'anàlisi interna corresponent a l'avaluació de l'estat actual de les instal·lacions amb activitat pesquera. En total, **l'estudi de caracterització ha analitzat vint-i-tres ports de titularitat i gestió de la Generalitat de Catalunya** (Figura 3.7). També s'ha inclòs altres instal·lacions pesqueres com l'Estartit, que tot i no haver estat considerades inicial, s'ha convingut la necessitat d'incloure'l per avaluar l'estat global dels ports amb activitat pesquera de Catalunya.



**Figura 3.7.-** Localització dels ports de Catalunya objecte de l'anàlisi estratègic de dàrsenes pesqueres.



Per la realització de l'anàlisi interna **s'han definit vuit paràmetres quantitius i que són compartits amb tots els ports** objecte d'estudi:

- ✓ Nombre total d'embarcacions
- ✓ Nombre d'embarcacions per modalitat pesquera
- ✓ Captures en pes i valor monetari total
- ✓ Captures en pes i valor monetari total per modalitat pesquera
- ✓ Longitud dels molls
- ✓ Antiguitat de les embarcacions
- ✓ Tipologia de gestió
- ✓ Serveis i instal·lacions portuàries

Les embarcacions i vendes efectuades s'han classificat entre les cinc principals modalitats de pesca: arrossegament, arts menors, encerclament i palangre de fons i de superfície. També s'ha inclòs les embarcacions d'encerclament de tonyina.

La principal font de la informació que es recull en aquesta secció prové de Ports de la Generalitat S.A, del Pla de Ports Horitzó 2030, del Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural, del Direcció General de Política Marítima i Pesca Sostenible, Institut Català de Recerca per a la Governança del Mar i de les visites presencials als ports amb activitat pesquera<sup>12-15</sup>. Les dades d'embarcacions per cada port són consolidades per a l'octubre de l'any 2022 i les captures corresponen a l'any 2021. En el cas de les dades d'infraestructura i serveis, s'ha pres de referència les dades aportades pel Pla de Ports Horitzó 2030 i verificades en les visites realitzades als ports pesquers de Catalunya.

### Caracterització dels ports amb activitat pesquera

Els resultats de la caracterització general dels ports amb activitat pesquera de Catalunya es mostren a la Taula 3.4. La gestió dels ports amb activitat pesquera a Catalunya és competència de l'administració pública i gestionada per l'empresa de dret públic, Ports de la Generalitat i per les confraries de cada port. Tanmateix, en alguns ports amb activitat pesquera, per les seves reduïdes dimensions, **el moll pesquer està situat dins de les dàrsenes esportives** que en molts casos són gestionades per empreses concessionàries (p. ex. Masnou, Mataró o Premià).

**L'any 2021, quinze dels vint-i-tres ports disposen d'una llotja per a la manipulació i comercialització de les captures desembarcades.** En el cas del port de Deltebre, la llotja i la seu de la Confraria de Pescadors de Sant Joan de Deltebre està en procés de construcció (Figura 3.8) motiu pel qual no ha estat inclòs com a port amb llotja.

**Taula 3.4.-** Característiques dels ports (longitud dels molls, embarcacions amb port base, captures i recaptació) dels ports pesquers de Catalunya.

Llançà	NORD	306	16	7	7	-	1	-	-	1	340,5	3.679
Port de la Selva	NORD	457	15	3	9	-	2	-	-	1	92,3	1.063
Roses	NORD	1.035	50	20	17	3	3	-	-	7	865,8	7.855
l'Escala	NORD	450	17	-	10	5	-	-	-	2	1.155,7	1.576
l'Estartit	NORD	60	13	-	12	-	1	-	-	-	-	-
Palamós	NORD	539	54	23	15	4	3	1	-	8	1.492,1	9.361
Sant Feliu de Guíxols	NORD	429	19	-	10	4	1	1	-	3	748,8	1.708
Cala Canyelles	NORD	36	3	-	3	-	-	-	-	-	-	-
Blanes	NORD	555	44	15	18	6	2	3	-	-	1.879,1	8.323
Arenys de Mar	CENTRE	995	59	13	38	6	1	1	-	-	1.281,1	5.941
Mataró	CENTRE	69	8	-	8	-	-	-	-	-	-	-
Premià	CENTRE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Masnou	CENTRE	122	7	-	7	-	-	-	-	-	-	-
Badalona	CENTRE	350	11	-	10	-	-	-	-	1	7,1	67
Aiguadolç	CENTRE	24	3	-	3	-	-	-	-	-	6,2	-
Vilanova i la Geltrú	CENTRE	1.147	62	23	25	8	2	2	-	2	2.155,9	9.191
Segur de Calafell	SUD	33	3	-	3	-	-	-	-	-	0,8	-
Torredembarra	SUD	302	5	1	3	-	-	-	-	1	24,9	220
Cambrils	SUD	460	22	11	7	4	-	-	-	-	1.050,4	4.012
Ametlla de Mar	SUD	1.242	61	19	18	2	1	-	4	17	1.130,2	1.658
l'Ampolla	SUD	492	19	2	13	-	-	-	-	4	185,0	1.128
Deltebre	SUD	284	31	-	26	-	-	-	-	5	304,4	2.126
la Ràpita	SUD	1.624	93	39	51	-	1	-	-	2	2.382,0	13.504
les Cases d'Alcanar	SUD	662	16	3	7	-	1	-	-	5	172,1	1.013
<b>TOTAL</b>		<b>11.673</b>	<b>631</b>	<b>179</b>	<b>320</b>	<b>42</b>	<b>19</b>	<b>8</b>	<b>4</b>	<b>59</b>	<b>15.274</b>	<b>72.425</b>

La zona centre és la que presenta un major nombre de ports pesquers sense llotja, només tres de set en disposen d'una, Arenys de Mar, Badalona i Vilanova i la Geltrú. Contràriament, la zona nord i la sud, són les que presenten un major nombre de port amb llotja.

Els resultats de les visites a les instal·lacions portuàries han constatat dues tendències respecte als ports que no disposen de llotja. D'una banda, s'observa **un conjunt de ports que tot i ser catalogats com a ports amb activitat pesquera, la presència d'embarcacions és força baixa** (Figura 3.9).

En el cas del port Segur de Calafell, dues de les tres embarcacions d'arts menors estan en venda i l'única que està activa. En els ports de Cala Canyelles i d'Aiguadolç, el nombre d'embarcacions és de 4 i 3, respectivament i, en canvi, en els ports com el Masnou, l'Estartit o Mataró, tot i no disposar d'una llotja, presenten una activitat més regular amb un nombre major d'embarcacions.

**El nombre total d'embarcacions de pesca en els ports catalans a octubre de 2022 és de 631:** 179 d'arrossegament, 321 d'arts menors, 42 d'encerclament, 19 de palangre de

fons, 8 de palangre de superfície, 4 d'encerclament de tonyina i 59 auxiliars (Taula 3.4). Destaquen com a **ports amb major nombre d'embarcacions la Ràpita, Arenys de Mar, Vilanova i la Geltrú, l'Ametlla de Mar, Palamós i Roses.**



**Figura 3.8.-** Detall de la construcció de la llotja (esquerra) i la dàrsena pesquera (dreta) del port pesquer de Deltebre.

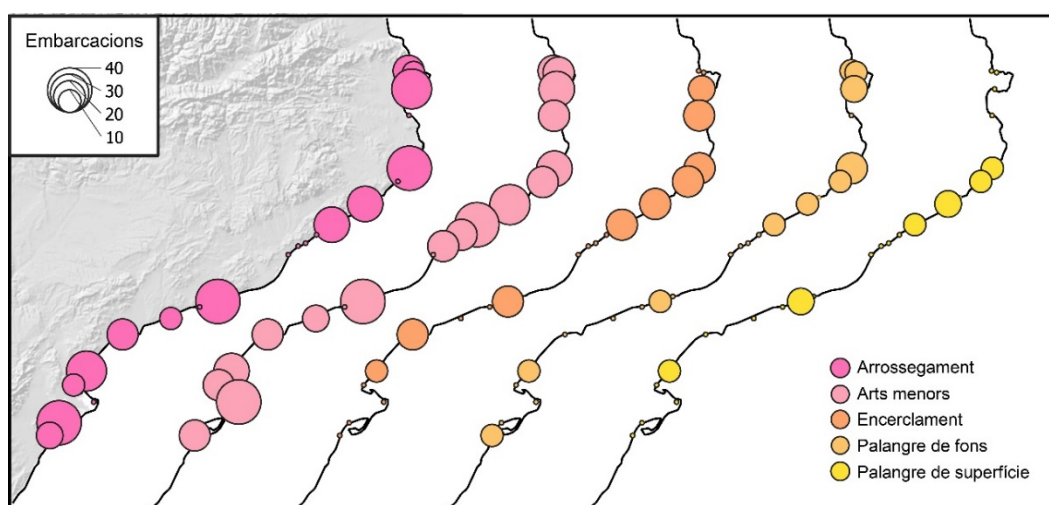
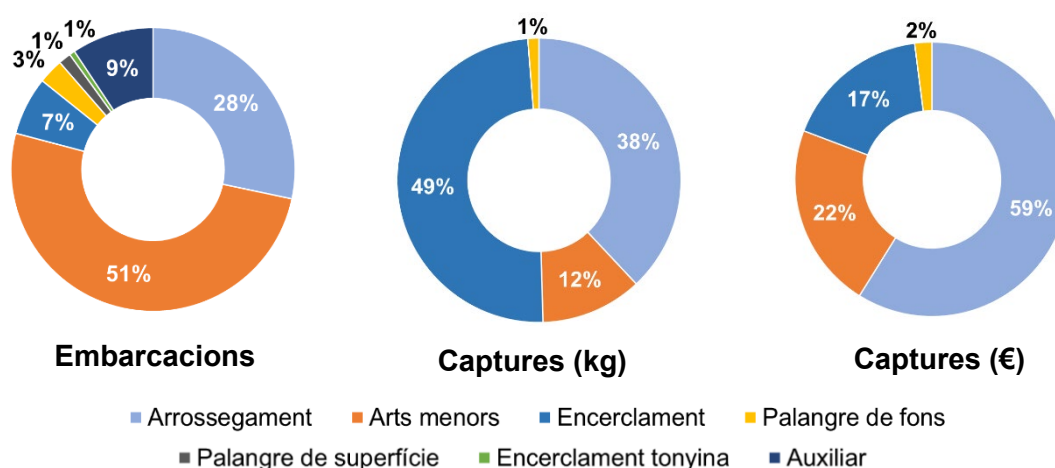


**Figura 3.9.-** Detall de les ports amb activitat pesquera de Cala Canyelles (A), Premià (B), Masnou (C) i Mataró (D).

**El port de la Ràpita és el que presenta la flota més gran amb 93 embarcacions principalment, d'arrossegament i arts menors. En canvi, els ports de Vilanova i la Geltrú, Arenys de Mar, Palamós i Blanes, són els que presenten una major diversificació de tipus d'embarcació.**

Per modalitats de pesca, **les arts menors és la que presenta una flota més gran amb 321 embarcacions** el que representa el 51% de totes les embarcacions de pesca de Catalunya (Figura 3.10). **L'arrossegament és la segona modalitat de pesca amb més nombre d'embarcacions**, 179, el que representa el 28% del total seguit de l'encerclament amb 42 embarcacions que representen el 7% de la flota pesquera. Finalment, el palangre de superfície i de fons així com l'encerclament de tonyines i les auxiliars presenten 19, 8, 4 i 54 embarcacions, respectivament, el que representa el 3%, 2%, 1% i 9%, respectivament, de la flota pesquera de Catalunya.

**Els ports amb major nombre d'embarcacions d'arrossegament són la Ràpita, Palamós i Vilanova i la Geltrú** amb 39, 23 i 23, respectivament. **I els ports amb major nombre d'embarcacions d'encerclament són Vilanova i la Geltrú, Arenys de Mar, Blanes i l'Escala** amb 8, 6, 6 i 5 embarcacions, respectivament. La flota de la modalitat de palangre és la menys abundant i el nombre més alt d'embarcacions es troba als ports de Roses, Palamós, Blanes i Vilanova i la Geltrú.



**Figura 3.10.-** Distribució percentual per modalitat d'art de pesca de les embarcacions, captures en pes (kg i euros) i la distribució geogràfica del nombre d'embarcacions per tipologia de pesca en els ports pesquers de Catalunya.



**Taula 3.5.-**

Captures (kg i euros) per modalitat pesquera de les embarcacions amb port base al port analitzat. S'han descartat les descàrregues d'embarcacions d'altres comunitats autònomes o països. Les cel·les en gris indiquen informació no disponible (font: Direcció General de Política Marítima i Pesca Sostenible i Institut Català de Recerca per a la Governança del Mar).

Llançà	340,5	314,0	24,0	0,0	0,0	2,4	3.679,1	3.363,0	306,7	0,0	0,0	9,4
Port de la Selva	92,3	49,5	18,0	23,0	0,0	1,8	1.062,5	893,4	119,6	42,9	0,0	6,7
Roses	865,8	693,2	62,0	110,6	0,0	0,1	7.855,0	6.967,8	714,0	171,1	0,0	2,2
l'Escala	1.155,7	0,0	1,1	1.145,3	0,0	9,4	1.576,1	0,0	10,8	1.565,3	0,0	0,0
l'Estarit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Palamós	1.492,1	494,5	65,5	921,4	4,0	6,8	9.361,1	6.653,8	982,8	1.676,1	23,0	25,5
Sant Feliu de Guíxols	748,8	0,0	22,7	710,3	7,7	8,1	1.708,4	0,0	385,3	1.239,0	43,5	40,6
Cala Canyelles	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Blanes	1.879,1	298,5	84,7	1.475,2	20,7	0,0	8.323,3	4.361,5	1.217,2	2.551,3	193,2	0,0
Arenys de Mar	1.281,1	230,7	108,3	901,6	40,6	0,0	5.940,9	2.887,6	1.236,3	1.505,9	311,3	0,0
Mataró	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Premià	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Masnou	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Badalona	7,1	0,0	7,1	0,0	0,0	0,0	67,2	0,0	67,2	0,0	0,0	0,0
Aiguadolç	6,2	0,0	0,0	6,2	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-
Vilanova i la Geltrú	2.155,9	397,2	183,1	1.459,8	115,8	0,0	9.190,9	4.353,4	1.714,8	2.271,7	851,1	0,0
Segur de Calafell	0,8	0,0	0,8	0,0	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-
Torredembarra	24,9	5,7	18,5	0,0	0,0	0,7	220,2	37,5	178,0	0,0	0,0	4,7
Cambriis	1.050,4	510,1	68,1	472,2	0,0	0,0	4.012,1	2.603,2	548,5	860,4	0,0	0,0
Ametlla de Mar	1.130,2	879,9	154,4	94,7	0,0	1,2	1.657,8	4.965,5	1.448,8	203,5	0,0	5,5
l'Ampolla	185,0	74,3	106,0	0,0	0,0	4,8	1.127,5	379,5	714,9	0,0	0,0	33,1
Deltebre	304,4	0,0	201,6	0,0	0,0	102,8	2.126,1	0,0	1.137,8	0,0	0,0	988,3
la Ràpita	2.382,0	1.585,8	547,2	0,0	0,0	249,0	13.504,0	8.218,7	4.176,6	0,0	0,0	1.108,8
les Cases d'Alcanar	172,1	122,8	46,9	0,0	0,0	2,4	1.012,9	604,7	397,6	0,0	0,0	10,6
<b>TOTAL</b>	<b>15.274,3</b>	<b>5.656,2</b>	<b>1.719,8</b>	<b>7.320,2</b>	<b>188,8</b>	<b>389,2</b>	<b>72.425,1</b>	<b>41.323,9</b>	<b>15.356,6</b>	<b>12.087,1</b>	<b>1.422,0</b>	<b>2.235,4</b>
<b>TOTAL (%)</b>	<b>-</b>	<b>37,0%</b>	<b>11,3%</b>	<b>47,9%</b>	<b>1,2%</b>	<b>2,5%</b>	<b>-</b>	<b>57,1%</b>	<b>21,2%</b>	<b>16,7%</b>	<b>2,0%</b>	<b>3,1%</b>

Per volum de captures, en total, l'any 2021, s'han venut a llotja 15,8 milions de quilograms amb un valor de 72,4 milions d'euros en els ports pesquers de Catalunya (Taula 3.5). Els principals ports en captures per pes són la Ràpita, Palamós, Vilanova i la Geltrú i Blanes amb 2,4, 2,3 i 2,0 milions quilograms, respectivament. En canvi, els principals ports en captures per valor monetari són la Ràpita, Palamós i Vilanova i la Geltrú amb 13,5, 9,4 i 9,4, respectivament.

Per modalitat pesquera, l'encerclament és el que presenta un major nombre de captures amb 7,3 milions de quilograms seguit de l'arrossegament amb 5,7 milions de quilograms el que representa el 48% i 37%, respectivament, de les captures totals. Tanmateix, les captures en valor monetari de l'encerclament i l'arrossegament és de 12,1 i 41,3 milions d'euros, respectivament, el que representa el 16,7% i el 57,1% de les vendes totals.

Pel que fa a les arts menors, el palangre i el marisqueig mostrem unes captures inferiors d'1,7, 0,2 i 0,4 milions de quilograms que representen l'11,3%, 1,2% i 2,5%, respectivament. El valor monetari d'aquestes captures és de 15,3, 1,4 i 2,2 milions d'euros per a les arts menors, el palangre i el marisqueig, respectivament, el que representa el 21,2%, 2,0% i 3,3% de les vendes totals.

Si analitzem el preu mitjà de la primera venda a llotja, s'observa que l'import més alt correspon a les arts menors amb 8,9 €/kg seguit del palangre, l'arrossegament i el marisqueig amb 7,5, 6,6 i 5,7 €/kg. En canvi, l'encerclament és el que presenta un preu mitjà de la primera venda més baix amb 1,7 €/kg. Si analitzem les captures per embarcació, s'observa que de mitjana l'encerclament i arrossegament ha descarregat 174,3 i 31,6 mil quilograms amb un valor monetari de 287,8 i 230,9 mil euros per embarcació. D'altra banda, la flota d'arts menors i palangre han descarregat 5,4 i 7,0 mil quilograms per embarcació amb un valor monetari de 47,8 i 52,6 mil euros per embarcació.

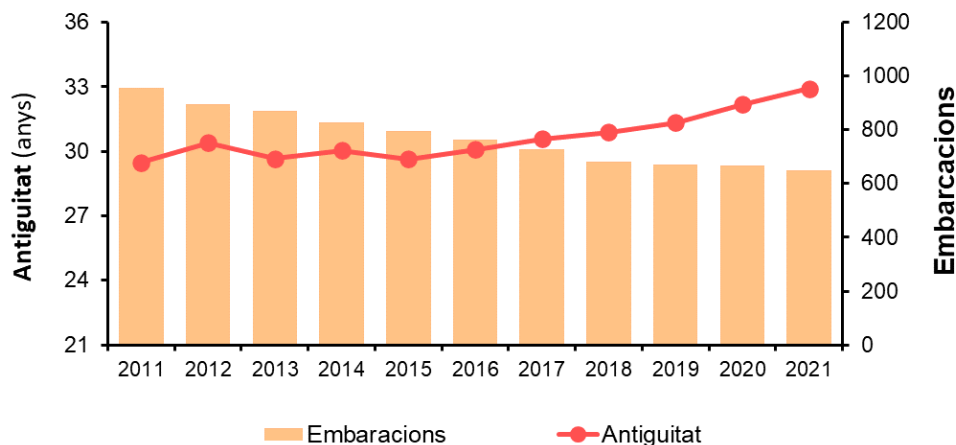
Des del punt de vista dels molls, els ports de Catalunya disposen d'un total d'11.673 metres lineals de molls dedicats a l'activitat pesquera. El rang de longitud dels molls dels ports que disposen de llotja és de 302 fins a 1.624 m amb una mitjana 690 m per port. En el cas dels ports sense llotja, el rang de longitud dels molls és inferior, de 24 a 284 m amb una mitjana de 147 m.

## Evolució de les captures i flota

L'anàlisi de l'evolució de la flota pesquera a Catalunya amb les dades publicades per la Secretaria General de Pesca del Govern d'Espanya indiquen una disminució significativa i constant de les embarcacions de pesca en els darrers deu anys (Figura 3.10). Entre el 2011 i el 2021, el nombre d'embarcacions de pesca s'ha disminuït en 305, passant de les 955 a les 650 a tots els ports pesquers de Catalunya el que representa una reducció en deu anys del 31%. El descens més acusat es va produir durant la crisi del 2008 – 2014 tot i que els darrers anys la reducció de la flota s'ha estabilitzat.

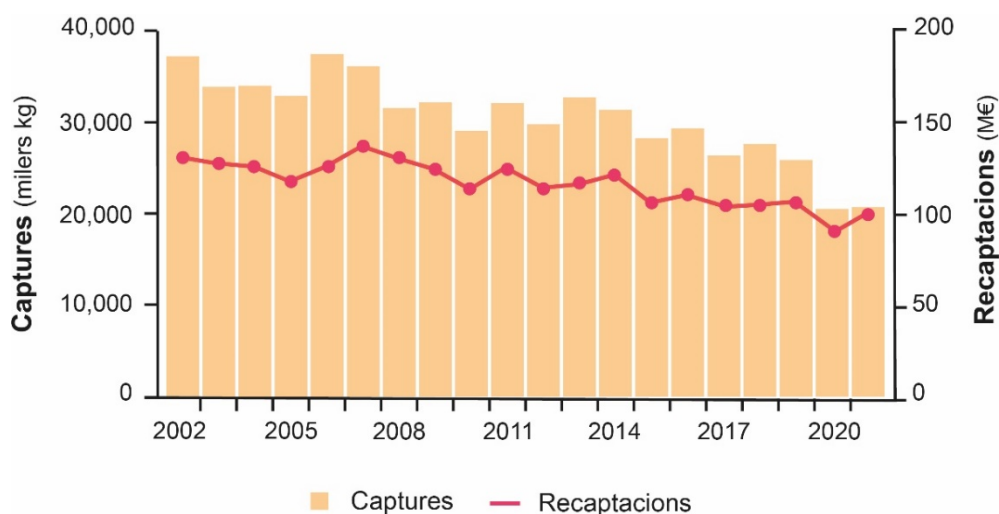


Paral·lelament al descens del nombre d'embarcacions, **s'observa un increment de l'antiguitat de la flota. En una dècada, l'antiguitat mitjana ha augmentat 3,4 anys** (Figura 3.11). Si bé durant els anys 2011 al 2015, l'antiguitat es va mantenir estable entorn dels 30 anys, és especialment rellevant l'increment de l'antiguitat a partir de l'any 2016.



**Figura 3.11.-** Evolució de la flota pesquera i antiguitat mitjana de les embarcacions Convé assenyalar que són dades agrupades de la Secretaria General de Pesca del Govern d'Espanya que inclou tots els ports pesquers (font: Secretaria General de Pesca).

Les dades publicades en el darrer informe de l'Institut Català de Recerca per a la Governança del Mar<sup>15</sup> mostren **una reducció de les captures en pes significativa, especialment en la darrera dècada (2011 – 2021)** (Figura 3.12). Concretament, el volum de les captures s'ha reduït de 34 milions de quilograms l'any 2011 a poc més de 20 milions de quilograms l'any 2021 el que representa una reducció del 41%. És important assenyalar, que **els resultats de l'any 2020 i 2021 estan significativament influenciats per la pandèmia de la COVID-19.**



**Figura 3.12.-** Evolució de les captures en milers de quilograms i recaptacions en milions d'euros (font: Institut Català de Recerca per a la Governança del Mar).

Pel que fa a les dades de recaptacions en milions d'euros, s'observa **una reducció constant en la darrera dècada passant de 120 milions d'euros l'any 2011 a poc més de 100 milions d'euros l'any 2021** el que representa una reducció del 20% en deu anys.

## Serveis i instal·lacions dels ports pesquers

En aquest apartat, es mostren els resultats dels serveis i instal·lacions disponibles en els ports amb activitat pesquera de Catalunya (Taula 3.5). Les dades s'han obtingut de fonts bibliogràfiques (Pla de Ports Horitzó 2030, Plans Interiors Marítims, etc.) i de les visites presencials als ports amb activitat pesquera.

La quantificació dels metres lineals per modalitat pesquera s'ha obtingut mitjançant l'anàlisi d'imatges per satèl·lit. A causa de la dificultat de delimitar els molls emprats per a les arts amb menor nombre d'embarcacions, s'ha realitzat una generalització en dos grups amb característiques d'eslora similars, embarcacions d'arrossegament i encerclament i embarcacions d'arts menors, palangre i marisqueig o auxiliar.

### — Longitud dels molls pesquers

En la Taula 3.6 es mostren les longituds dels molls totals i ocupades per embarcacions d'arrossegament i encerclament i per arts menors, palangre i auxiliars. **La longitud total dels molls dedicats a l'activitat pesquera és d'entre 60 a 1.624 metres** amb una ocupació total d'entre 5 i 60 metres per embarcació i una mitjana de 24 m/embarcació. Convé destacar que existeix una relació lineal positiva entre la longitud dels molls totals i per modalitat pesquera i el nombre d'embarcacions.

Per modalitats pesqueres agrupades, **l'arrossegament i l'encerclament disposa d'entre 77 i 1.238 metres de molls** amb una ocupació d'entre 15 a 89 metres per embarcació i una mitjana de 41 m/embarcació. En el cas de **les arts menors que inclou palangre i auxiliars i marisqueig tant la longitud com l'ocupació són inferiors**, concretament, la longitud dels molls utilitzada és d'entre 37 i 468 metres amb una ocupació d'entre 4 a 23 metres per embarcació amb una mitjana de 10 m/embarcació.

### — Emmagatzematge i superfície d'estesa de xarxes

Els espais d'emmagatzematge de pesca es divideixen en magatzem o casetes de pesca i espais d'emmagatzematge als molls. Com s'observa en la Taula 3.6, **la superfície de les casetes o magatzem dels pescadors és d'entre 137 i 1.694 metres quadrats** amb una mitjana de 607 i d'entre 9 i 42 m/embarcació.

L'espai ocupat per l'emmagatzematge en els molls difereix en funció de l'art de pesca. En el cas de les arts menors, palangre i marisqueig o auxiliars, la zona d'emmagatzematge, generalment, està situada a prop de l'amarrament de les embarcacions per facilitar la càrrega i descàrrega de les arts de pesca sense necessitat d'una grua o carretó elèctric.

**Taula 3.6.-** Longitud i ocupació dels molls totals per modalitat pesquera i embarcació.

	Longitud molls		Lon. molls arrossegament i encerclament		Lon molls arts menors		Superfície de les casetes		Superfície d'estesa de xarxes	
	m	/embarcació	metres	/embarcació	metres	/embarcació	metres	/embarcació	metres	/embarcació
Llançà	306	18	175	22	126	14	-	-	-	-
Port de la Selva	457	33	179	90	274	23	407	29	1.640	117
Roses	1.035	20	1.004	44	101	4	522	10	16.740	328
l'Escala	450	26	370	74	79	7	285	17	325	19
l'Estartit	60	5	-	-	-	-	-	-	-	-
Palamós	539	10	510	19	111	4	1.694	30	2.470	44
Sant Feliu de Guíxols	429	23	204	51	196	13	453	24	3.553	187
Cala Canyelles	36	12	-	-	-	-	-	-	-	-
Blanes	555	12	315	15	107	4	801	18	2.843	63
Arenys de Mar	995	16	516	26	468	11	790	13	5.000	81
Mataró	69	10	-	-	69	10	-	-	2.700	386
Premià	-	-	-	-	-	-	-	-	100	-
Masnou	122	17	-	-	122	17	197	28	-	-
Badalona	350	35	-	-	350	35	-	-	-	-
Aiguadolç	24	6	-	-	24	6	-	-	-	-
Vilanova i la Geltrú	1.147	18	768	26	456	14	1.105	18	3400	54
Segur de Calafell	33	11	-	-	33	11	-	-	-	-
Torredembarra	302	60	89	89	37	9	209	42	500	100
Cambrils	460	21	478	32	88	13	927	42	1.300	59
Ametlla de Mar	1.242	21	477	22	283	8	137	2	500	8
l'Ampolla	492	29	77	39	156	10	372	22	1.050	62
Deltebre	284	9	-	-	163	5	420	14	-	-
la Ràpita	1.624	18	1.238	31	386	8	1.245	14	1.200	13
les Cases d'Alcanar	662	41	101	34	208	16	149	9	300	19

El sistema d'emmagatzematge és desigual en funció del port tot i que, generalment, és habitual l'ús de caixes i contenidors amb una mida de palet europeu (1,2 x 0,8 m). En molts casos, les arts de pesca es troben exposades a l'ambient i s'han reportat problemàtiques lligades a l'accés de persones externes als molls i desperfectes en embarcacions i arts de pesca.

Com a referència, s'ha quantificat que **l'àrea mínima d'emmagatzematge al moll per una embarcació d'arts menors, palangre o marisqueig és igual o superior a 5,5 metres quadrats** que equival a sis palets europeus (1,2 x 0,8 m) (Figura 3.13).

Pel que fa a l'arrossegament i l'encerclament, per les característiques i dimensions de les xarxes i d'altres estris com les portes metàl·liques, necessiten una major superfície d'emmagatzematge al moll. És habitual l'ús de paletes on deixar les xarxes, estris i les bobines i, generalment, es troben a l'aire lliure sense protecció. Com a referència, s'ha

quantificat que l'àrea mínima d'emmagatzematge al moll per una embarcació d'arrossegament o encerclament és igual o superior a 10 metres quadrats que equival a deu palets europeus (1,2 x 0,8 m).



**Figura 3.13.-** Detall de l'ocupació mínima de l'emmagatzematge sobre el moll per embarcacions d'arts menors, palangre i auxiliars(A) i arrossegament i encerclament (B).

Pel manteniment i reparació de les xarxes, especialment, de la pesca d'encerclament, és necessari una zona d'estesa de xarxes (Figura 3.14). La superfície per l'estesa de xarxes en els ports amb activitat pesquera analitzats és d'entre 300 i 5.000 metres quadrats amb una mitjana de 2.726 m<sup>2</sup> el que representa entre 8 i 386 m<sup>2</sup>/embarcació.



**Figura 3.14.-** Detall de la zona d'estesa de xarxes del Port de Palamós.



### — Gel i fàbrica de gel

L'activitat pesquera requereix l'ús de gel per a la conservació de les captures, especialment del peix blau, durant el transport, la venda i la comercialització a les llotges. Actualment, **nou ports amb activitat pesquera disposen d'una fàbrica de gel** (Llançà, Palamós, Arenys de Mar, Vilanova i la Geltrú, Cambrils, Ametlla de Mar, l'Ampolla, la Ràpita i les Cases d'Alcanar).

De les entrevistes amb les confraries, s'ha identificat dos posicionaments respecte a la gestió d'aquesta instal·lació. D'una banda, es considera un **equipament que tot i els elevats costos associats al manteniment i consum d'energia i aigua, proveeix de gel d'alta qualitat** i adaptat a les necessitats del sector pesquer, molt més resistent i que no desescama el peix. Alhora, redueix l'ús de plàstics i en alguns casos, els processos d'automatització de la fàbrica de gel permeten un accés flexible i adaptat als horaris i necessitats dels pescadors.

D'altra banda, es considera que **la instal·lació és extremadament costosa econòmicament durant l'ús i, en especial, amb l'increment dels costos de l'energia durant l'any 2022** i en manteniment. En aquest sentit, moltes confraries han decidit comprar el gel a un proveïdor extern i emmagatzemar-lo en cambres frigorífiques. Aquest gel, més econòmic, també és de menor qualitat i genera elevats volums de residus, ja que és transportat amb bosses de plàstics. També es considera que amb la reducció de la flora d'encerclament, la que més volum de gel necessita, les actuals fàbriques de gels es troben sobredimensionades per la demanada existent.

### — Estació de subministrament de carburant

**Tots els ports amb activitat pesquera visitats disposen d'una estació de subministrament de carburant<sup>16</sup>**. En el cas dels ports més petits, l'estació de subministrament és compartida amb altres dàrsenes com l'esportiva.

En aquest sentit, s'ha observat dues modalitats diferents de gestió de la instal·lació. La primera és la gestionada per una empresa externa, molt habitualment Repsol, PETROCAT o CEPSA que permet reduir costos a la confraria associats a la contractació de personal i manteniment. Tanmateix, **s'ha reportat que en certs casos els horaris de l'estació de subministrament no s'ajusten als horaris laborals del sector pesquer**.

En la segona modalitat de gestió, la confraria de pescadors es fa càrrec de la gestió de

**Figura 3.14.-** Detall de la zona d'estesa de xarxes del Port de Palamós.

l'estació de subministrament, això suposa disposar d'un treballador de la confraria per la instal·lació i costos de manteniment, però permet, entre d'altres, adaptar els horaris a les necessitats de les embarcacions de pesca.

### — Gestió de residus

La tipologia de residus generats per l'activitat pesquera són diversos, entre ells destaquen:

- ✓ Residus generats per l'activitat de les embarcacions (matèria orgànica, rebuig, envasos, vidre, paper i cartó, arts de pesca i xarxes fora d'ús, aigües de sentina i residuals).

- ✓ Residus generats pel manteniment de les embarcacions (olis mineral i filtres usats, fusta, ferralla, voluminosos, envasos contaminants, bateries, aerosols, equips elèctrics...).
- ✓ Residus captats del mar per les embarcacions (troncs de fusta i voluminosos, xarxes...).

En la majoria dels ports visitats, la gestió d'aquests residus es fa mitjançant els punts nets (Figura 3.15) els quals disposen d'espais per a la classificació, emmagatzematge i retirada dels residus. Tanmateix, convindria disposar, tenint en compte el volum generat, de les instal·lacions de recollida dels següents residus:

- ✓ Arts pesca (xarxes fora d'ús, etc.).
- ✓ Residus recollits del mar
- ✓ Aigües de sentina
- ✓ Voluminosos.

És important senyalar que les embarcacions d'arrossegament, per les seves característiques, són les que més residus marins recullen i per tant, és recomanable ampliar els contenidors de residus recollits del mar i facilitar-ne la gestió en ports amb



**Figura 3.15.-** Detall de serveis (recollida selectiva de residus i voluminosos, carretó elevador...) present en diversos dels ports amb activitat pesquera analitzats.



una flota gran d'arrossegament.

Les aigües de sentina es gestionen mitjançant els procediments i instal·lacions de Ports de la Generalitat, tanmateix, en cas d'averia de l'embarcació i si el volum és elevat, la gestió recau sobre la confraria responsable.



**Figura 3.16.-** Detall dels serveis de compactació de fusta i del mòdul d'aspiració i recollida d'aigües residuals i de sentina.

En el cas dels ports que no disposen de fàbrica de gel i que han de comprar el gel en bosses de plàstic, caldria disposar d'un major nombre de contenidors de recollida d'envasos. Pels ports amb **embarcacions dedicades a l'encerclament que utilitzen caixes de fusta pel transport del peix, seria recomanable que es disposés d'una compactadora de fusta**

(Figura 3.16).

#### — Lavabos i vestidors

La presència de lavabos a les llotges és molt irregular. Tot i que s'han identificat lavabos en la majoria de ports amb activitat pesquera, **en molts casos estaven fora de servei, amb un accés restringit o només d'ús pels treballadors de la confraria**. En pocs casos, es disposava d'un servei de dutxes per a les persones pescadores i treballadores de la llotja. En aquest sentit, s'ha identificat problemàtiques relacionades amb el manteniment i neteja dels lavabos i els costos associats.

#### — Telecomunicacions

**La majoria dels ports analitzats disposen d'accés a internet tant a les llotges com a les oficines de les confraries**. Tanmateix, els punts d'accés WIFI tant a les llotges com als molls dels ports amb activitat pesquera són poc habituals i molt escassos. Alhora, s'ha identificat ports que no disposen de connexió d'internet d'alta velocitat per fibra el que limita, d'una banda, la possibilitat de disposar de punts d'accés WIFI en obert per a treballadors, usuaris i clients de la confraria. A més, atès que només set llotges realitzen venda i subhasta de peix online, la no disponibilitat d'una xarxa d'internet d'alta velocitat limita l'expansió d'aquesta modalitat.

#### — Local de restauració

**La presència de locals de restauració és irregular en els ports amb activitat pesquera de Catalunya**. En la majoria de ports analitzats, hi ha instal·lacions de restauració actives dins del recinte portuari i no només de la dàrsena pesquera. Tanmateix, en zones amb major activitat turística també s'hi desenvolupa una activitat de restauració més intensiva.

En els darrers anys, s'ha potenciat la presència de locals de restauració en zones portuàries per potenciar el consum de peix de llotja. Nogensmenys, s'ha detectat que molts dels locals de restauració estan orientats a un públic extern i no als treballadors de les dàrsenes pesqueres amb horaris no adaptats a la seva jornada laboral

— **Altres serveis i equips comuns en els ports amb activitat pesquera són:**

- ✓ Carretó elevador
  - ✓ Aparcament per a cotxes
  - ✓ Aparcament per a bicicletes
  - ✓ Aparcaments per persones amb mobilitat reduïda.
  - ✓ Punt de recàrrega de vehicles elèctrics
  - ✓ Panells informatius sobre l'activitat pesquera
-

## ANNEX IV: ANÀLISI DE L'ESTADÍSTICA DE GRUPS

### ANÀLISI ESTADÍSTIC I VARIABLES REPRESENTATIVES

Les variables representatives tenen l'objectiu de definir de forma objectiva les característiques de l'activitat pesquera en tots els ports objecte de l'anàlisi. Per aquest motiu, han de recollir, directament o indirectament, les característiques de l'activitat pesquera als ports i han de ser comparables i fiables per a tots els ports.

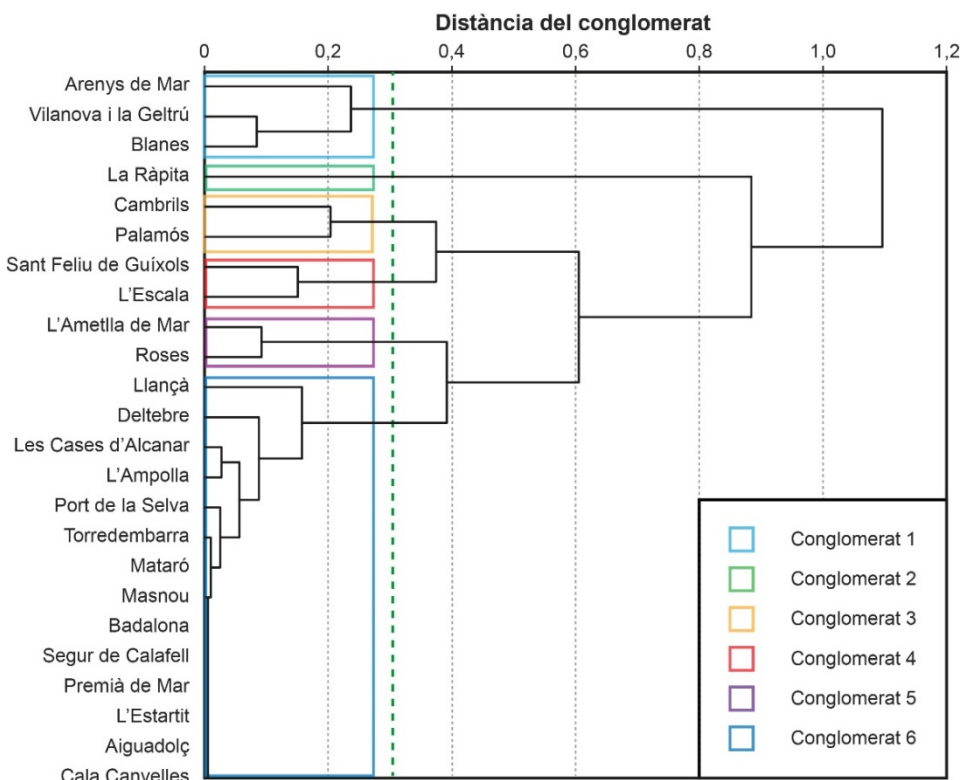
Per aquest treball, s'han escollit un grup de variables representatives que són de les més emprades en la caracterització de l'explotació i de les instal·lacions portuàries<sup>19</sup> (Taula 4.1). Les variables representatives com longitud dels molls, embarcacions totals,

**Taula 4.1.-** Selecció de variables representatives amb la seva definició i unitats emprades.

Longitud dels molls	Longitud total dels molls emprats per a l'activitat pesquera	m
Embarcacions totals	Quantitat total d'embarcacions del port	n
Embarcació d'arrossegament	Quantitat tota d'embarcacions d'arrossegament	n
Embarcacions d'arts menors	Quantitat tota d'embarcacions d'arts menors	n
Embarcacions d'encerclament	Quantitat tota d'embarcacions d'encerclament	n
Embarcacions de palangre de fons	Quantitat tota d'embarcacions de palangre de fons	n
Embarcacions de palangre de superfície	Quantitat tota d'embarcacions de palangre de superfície	n
Embarcacions tonyinaires	Quantitat tota d'embarcacions d'encerclament de tonyines.	n
Superfície d'estesa de xarxes	Superfície total de les zones d'estesa de xarxes	m <sup>2</sup>
Superfície d'emmagatzematge total	Superfície total d'emmagatzematge d'arts de pesca	m <sup>2</sup>
Captures en pes	Quantitat total de captures pesqueres en un any	kg
Captures en valor monetari	Quantitat total dels imports derivats de les captures pesqueres en un any	€

superfície d'estesa de xarxes i d'emmagatzematge, captures en pes i valor monetari caracteritzen les instal·lacions portuàries segons les seves dimensions i activitat

pesquera. Per altra banda, el nombre d'embarcacions segons l'art de pesca permet la caracterització dels ports pesquers per modalitat.



**Figura 4.1.-** Resultats de l'anàlisi de conglomerats dels ports amb activitat pesquera de Catalunya. La distància del conglomerat representa el grau de semblança entre els grups, més proximitat equival a major semblança entre els ports i conglomerats.

Els resultats obtinguts de l'anàlisi per clúster es mostren a la Figura 4.1 mitjançant un dendrograma que és una representació gràfica en forma d'arbre que resumeix el procés d'agrupació dels ports pesquers en diversos conglomerats. Els ports s'uneixen i s'agrupen mitjançant línies i com menor sigui la distància entre els punts d'unió dels ports representats en el dendrograma, major serà la semblança entre ells.

La determinació del nombre de conglomerats és una decisió que es pren considerant el comportament i la distància entre els conglomerats obtinguts i les unions observades (Annex I). En aquest cas, després d'una avaluació prèvia dels resultats, es defineix el valor 0,3 de distància dels conglomerats (línia verda puntejada de la Figura 4.1).

## ANÀLISI DELS RESULTATS DE L'ESTADÍSTICA DE GRUPS

L'anàlisi dels resultats obtinguts permet identificar clarament sis conglomerats d'instal·lacions portuàries amb activitat pesquera a Catalunya (Figura 4.1 i 4.2). El primer conglomerat el formen els ports d'Arenys de Mar, Vilanova i la Geltrú i Blanes els quals es caracteritzen per un volum de captures d'entre 1,3 i 2,3 milions de kg/any i amb un import de les captures d'entre 6,2 i 9,3 milions d'euros anuals. Aquests ports mostren

una elevada diversificació d'arts de pesca, concretament, arrossegament, arts menors, encerclament i palangre i disposen de llotja.

**El segon conglomerat està format únicament pel port de la Ràpita** el qual disposa d'unes característiques singulars entre els ports estudiats. D'una banda, el port de la Ràpita és el més gran en captures amb 2,4 milions de quilograms/any en captures i 13,5 milions d'euros/any d'import de les captures. És un port amb llotja altament especialitzat en pesca d'arrossegament i d'arts menors, amb un nombre d'embarcacions de 40 i 48, respectivament, que el situa com el port amb major nombre total d'embarcacions de pesca.

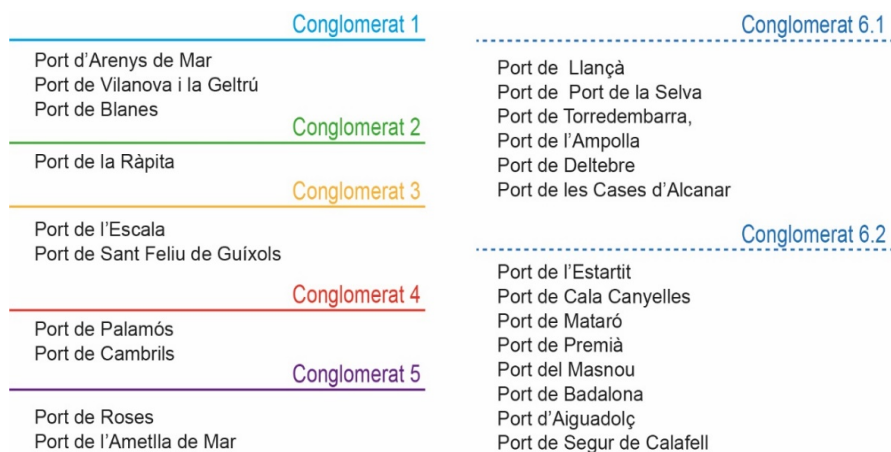
**El tercer conglomerat el formen els ports de Sant Feliu de Guíxols i l'Escala**, ports amb unes captures anuals, l'any 2021, de 0,85 i 1,15 milions de quilograms i 1,85 i 1,60 milions d'euros. Són ports especialitzats en encerclament i arts menors i sense embarcacions dedicades a l'arrossegament i disposen de llotja.

**El quart conglomerat està compost pels ports de Palamós i Cambrils** els quals tenen un volum de captures d'1,50 i 1,05 milions de quilograms que representa uns 9,40 i 4,01 milions d'euros. Aquests ports es caracteritzen per tenir embarcacions d'arrossegament, arts menors, encerclament i palangre.

**El cinquè conglomerat el formen els ports de Roses i l'Ametlla de Mar** amb un volum de captures, d'entre 0,9 i 1,1 milions de kg/any, però amb un import de les captures lleugerament superior d'entre 6,7 i 7,9 milions d'euros anuals. Tot i mostrar característiques similars al quart conglomerat amb una flota pesquera diversificada i un elevat nombre d'embarcacions d'arrossegament, presenten una longitud dels molls més elevada, el doble de la mitjana de tots els ports així com un nombre elevat d'embarcacions auxiliars.

**El sisè grup el formen els ports de Llançà, Port de la Selva, Torredembarra, l'Ampolla, Deltebre, les Cases d'Alcanar, l'Estartit, Cala Canyelles, Mataró, Premià, Masnou, Badalona, Aiguadolç i Segur de Calafell.** Aquest conglomerat està format pels ports amb una menor activitat pesquera i es pot subdividir en dos conglomerats en funció de si tenen llotja.

D'una banda, s'observa **el primer subconglomerat format pels ports de Llançà, Port de la Selva, Torredembarra, l'Ampolla, Deltebre i les Cases d'Alcanar**, els quals tenen un volum de captures inferiors al 440 mil quilograms i una flota pesquera d'entre 5 a 31 embarcacions on hi predominen les embarcacions d'arts menors i també el marisqueig.



**Figura 4.2.-** Grups o clústers de ports amb activitat pesquera detectats mitjançant l'anàlisi agrupament jeràrquic.

I, d'altra banda, **el subconglomerat de ports de l'Estartit, Cala Canyelles, Mataró, Premià, Masnou, Badalona, Aiguadolç i Segur de Calafell** els quals es caracteritzen per no disposar d'una llotja així com pel baix nombre d'embarcacions.

Nogensmenys, com s'ha exposat en la secció 3, la presència d'una llotja influeix significativament en el nombre d'embarcacions, la tipologia de les arts de pesca i conseqüentment, en el volum de captures. Per aquest motiu, el conglomerat 6 que agrupa els ports amb menor activitat pesquera se subdivideix en dos subconglomerats segons si els ports disposen d'una llotja.

Dels resultats de l'anàlisi de conglomerats es pot observar que la distribució i composició dels agrupaments respon a criteris de magnitud de les variables representatives escollides. Així es constata, per exemple, que els ports tendeixen a agrupar-se segons el nombre d'embarcacions i volum de captures i també per la composició de les arts de pesca. Aquesta diferenciació és força evident en el cas de la Ràpita, especialitzat en arrossegament i arts menors, especialment, marisqueig, i amb un elevat volum de captures i vendes.