

OBSERVACIONS AL PROJECTE DE PLA RECTOR D'ÚS I GESTIÓ DE L'ÀMBIT MARÍ DEL PARC NATURAL DE CAP DE CREUS

SOMCAPDECREUS

1. AUTORIA

Les següents observacions al projecte de Pla rector d'ús i gestió de l'àmbit marí del parc natural de Cap de Creus (en endavant, **PRUG**) s'emeten en nom de l'associació sense ànim de lucre **SOMCAPDECREUS**, CIF G72461015, amb domicili a 17488 Cadaqués, C/ Caials, nº 14 (Girona).

2. OBJETCE

L'informe, que té per objecte analitzar les mesures proposades pel PRUG, s'estructura en un (i) Preàmbul, (ii) Observacions PRUG part marítima i, (iii) Observacions PRUG part terrestre.

3. PREÀMBUL

Des de *SomCapdeCreus* considerem que totes les restriccions proposades per l'últim document del PRUG publicat interfereixen i perjudiquen greument en les **activitats SOCIALS I ECONÒMIQUES** de la gent que habita i treballa al Cap de Creus.

No es tenen en compte en cap punt els dies a l'any que es duen terme activitats al Cap de Creus. És una petita part de l'any . La majoria de restriccions proposades enfront la navegació i la pesca d'esbarjo son excessives, doncs aquestes no suposen cap perjudici greu per al medi marí del Cap de Creus.

Es proposen una gran quantitat de restriccions en l'àmbit de les embarcacions privades, nàutica d'esbarjo i de la pesca recreativa, tant a l'aigua com des de terra, i tot sense analitzar dades objectives del que s'està duent a terme avui en dia.

S'ha de tenir en compte que les embarcacions privades son una gran font econòmica per el poble de Cadaqués. Si restringim les embarcacions privades, les principals activitats econòmiques dels pobles de Cap de Creus, sobretot Cadaqués, es veuran greument afectades, doncs els estiuejants deixaran de contractar serveis tant necessaris per la economia de la zona: la Nàutica, la Neteja, la Construcció o la Restauració, entre d'altres.

El principal motor del poble de Cadaqués son les segones residencies que majoritàriament tenen o lloguen una embarcació i que naveguen amb respecte durant 45 dies a l'any per les aigües de Cap de Creus; així com amb embarcacions tradicionals, que no produeixen cap perjudici al medi marí del Cap de Creus. **Ja existeixen unes reserves integral per les quals no es pot navegar.**

4. OBSERVACIONS PRUG PART MARÍTIMA

4.1. Necessària col·laboració amb els habitants de la zona

Per a l'elaboració del PRUG, **és imprescindible tenir en compte el coneixement i l'experiència dels habitants de la zona del Parc Natural vinculats al mar**, que contribueixen a la seva preservació i manteniment activament, i que son partícips i testimonis dels plans de conservació duts a terme fins ara.

La referida **col·laboració amb els habitants de l'entorn directe del Cap de Creus, fins el moment ha estat ESCASSA O INEXISTENT**, i aquesta circumstància s'aprecia clarament atès el contingut de certs articles proposats pels redactors del projecte:

- Respecte la **prohibició de navegar de nit** per les aigües del Cap de Creus RNP, cal dir que el **tràfic en aquesta franja horària es pràcticament nul**, per tant es tracte d'un precepte que manca de tota proporcionalitat.
- Respecte els **“perjudicis greus” del fondejos pel que fa a la Posidònia**, s'ha demostrat científicament que **la posidònia del Cap de Creus no està en regressió** i, per tant, no cal cap prova pilot en quant a inversions en camp de boies.
- **Referent a la navegació**, es presumeix que els redactors manquen de coneixement en vers a l'activitat de navegació que es du a terme durant els 365 dies de l'any a la zona afectada. **Al Cap de Creus només hi ha ocupació del 70%-90% de les cales durant 40 dies a l'any.**

És per això, que en primer lloc, **cal fer un registre i seguiment de les embarcacions que naveguen, fondegen i pernocten a la zona, per després poder decidir i valorar l'impacte amb coneixement de causa**, i en el supòsit que aquest impacte fos greu, aleshores regular-ho; però no abans.

Tanmateix, es presumeix que la redacció del PRUG es basa en gran mesura en els perjudicis que causen les activitats humanes sobre el territori; no obstant això, pel que sembla, **ho fa sense disposar de dades objectives i pertinents sobre el perjudici** que a dia d'avui ocasiona la nàutica d'esbarjo, professional i la pesca recreativa.

4.2. Sobre els organismes de nova creació i el pla d'inversions

Fins a la data, **no s'ha constituït el Consell Científic del Parc**, que s'ha de crear per llei segons disposa la Disposició Addicional Primera. Entenem que abans d'aprovar la norma, cal tenir constituït formalment el Consell, per tal de que informi i reguli aquest PRUG amb dades objectives i, posteriorment, fer el seguiment científic corresponent.

També es parla d'un **Consell de Cooperació**, que juntament amb el Consell Científic i la Junta rectora regularan les normes del PRUG tenint capacitat per ampliar-les. **En cap moment s'esmenta qui constituirà aquest Consell de Cooperació ni quin serà el criteri de creació del mateix.** Qui constituirà i com es constituiran aquests Consells encara no constituïts? **És del tot punt necessari crear aquest Consells per tal de definir la norma PRUG.**

Per altra banda, **el pla d'inversions del Parc vinculat al PRUG no preveu els informadors necessaris que es necessiten per informar i vigilar les aigües del Parc d'acord a les normes proposades.** Ens sobta que es necessitin per a 3 vigilants dues embarcacions de 400.000 € cada una. Ens sembla totalment incoherent. És més eficient comprar 4 embarcacions de 100.000 €, que és suficient, per fer vigilància entre el territori de Roses i Port de la Selva, invertint el restant en informació, vigilància, dotar un registre, crear un manual de bones pràctiques, control de embarcacions, etc. Es necessari centrar part de la inversió en informar a tot navegant del Cap de Creus, abans de restringir accions que no tenen cap perjudici en vers les aigües del Parc.

Per això, **es proposa crear un registre de barques habitual amb punt de fondeig al Cap de Creus i un registre de les embarcacions privades que venen a fer una visita o a passar uns dies.** A través d'aquest registre APP o WEB, s'informa de les normes i bones practiques de navegació a les aigües del Cap de Creus.

Sobre el programa d'inversions no estem d'acord en la divisió de les partides. No esta ben definit. Cal que es detalli més.

4.3. Sobre la navegació

4.3.1. Absència de coordinació amb la Capitania Marítima de Palamós

En primer lloc, cal remarcar que, amb caràcter general, **no ha estat consultada la Capitania Marítima de Palamós**, organisme directament vinculat a la Direcció

General de la Marina Mercant, depenent del Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana, i **ÚNIC ORGANISME COMPETENT en matèria de navegació i ordenació d'espais marítims.**

Entre les **competències del Capità Marítim** contemplades a l'article 10 del Reial Decret 638/2007, de 18 de maig, per el que es regulen les Capitaniaes Marítimes i els Districtes Marítimes, trobem, precisament:

*a) Les actuacions que, conforme al que es disposa pels plans i programes de salvament de la vida humana en la mar i de lluita contra la contaminació del medi marí, li correspongui assumir, **així com la coordinació amb les Administracions Públiques amb competència sobre aquesta matèria**, en els termes establerts en la legislació vigent, sense perjudici del que es disposa en l'apartat 2 de l'article 7.*

*i) **L'autorització de fondeig** fora de les aigües de servei dels ports d'interès general, sense perjudici de les funcions regulades l'article 11.2.g).*

*l) La proposta, a la Direcció General de la Marina Mercant, dels sistemes d'organització del trànsit marítim i dels **abalissaments en aigües situades fora de les zones de servei dels ports que s'estimin pertinents per a garantir la seguretat marítima i de la navegació, així com la determinació dels seus procediments de control.***

4.3.2. Proveïment de carburant

S'ha de permetre el repostatge a Port Lligat mentre no s'inverteixi en una infraestructura ecològica. Proposem que es contempli com a inversió del Parc Natural una **partida per contribuir amb l'Ajuntament de Cadaqués a la construcció d'un punt de proveïment de carburant net i ecològic juntament amb un punt de buidatge de aigües negres**, inexistent avui en dia, i així minimitzar el risc de contaminació de les aigües del Cap de Creus.

4.3.3. Velocitats (article 15 del PRUG, relatiu a l'accessibilitat)

Sobre les velocitats estem d'acord que s'han de limitar, però cal tenir present que **el límit de velocitat per a embarcacions properes a la costa, en concret la relativa a 5 nusos, afecta greument a la seguretat de la navegació i a les condicions de navegació i maniobrabilitat de les embarcacions afectades.**

L'article 15.5 del PRUG disposa el següent:

“Sens perjudici de la normativa sectorial, la velocitat màxima de navegació de qualsevol embarcació, tant a motor com a vela, a les aigües del parc és de 10 nusos. A menys de 300m de la costa i a les Reserves Naturals Parcials la velocitat màxima és de 5 nusos, sens perjudici d'altra normativa més restrictiva. Aquestes limitacions de velocitat no son d'aplicació en cas de força major.”

Cal tenir en compte que **es tracta d'una zona amb una meteorologia adversa i forts vents que fa que les embarcacions naveguin molt a prop de la costa.** Seria acceptable la limitació de 5 nusos a menys de 100 metres de la costa, però **resulta molt perillós imposar aquesta velocitat a 300 metres de la mateixa.**

Per altre banda, estem d'acord que s'han d'evitar les grans velocitats respecte les embarcacions de major desplaçament i eslora, no obstant això, no té sentit que una petita barca neumàtica no pugui planejar a 20 nusos, on l'onatge és mínim. Cal fer una anàlisi dels bucs de major eslora i desplaçament, per a què hagin de navegar a “X” metres de la costa per a navegar a més de 10 nusos.

En últim lloc, entenem que és important regular les velocitats al canal de s'encalladora, incontrolat fins ara, sent una zona de perillositat per ser un “Canal Angosto”.

4.4. Fondeig i amarrament (Article 16 del PRUG, Relatiu a Normes Generals de Fondeig i amarratge de les embarcacions)

Considerem que **els camps de boies no son necessaris, ja que s'ha demostrat que la posidònia en aigües del Cap de Creus no està en regressió**. No és necessari fer cap prova pilot.

Aquesta prova pilot ja es va realitzar a la badia de Port Lligat dins d'aigües del Parc Natural, i **va demostrar que el fondeig durant els 45 dies a l'any d'afluència d'embarcacions privades no té efecte sobre la Posidònia**. No és necessària la realització de la prova pilot d'en aquest àmbit. Per contrapartida, considerem que **un camp de boies provoca gran impacte visual**.

La prohibició del rufió no té sentit, ja que si és utilitzat amb bones practiques (s'hauria de definir al manual de bones practiques de navegació en aigües del Cap de Creus) ajuda a que el fondeig dins d'aigua treballi amb menor força, sent una manera ancestral de fondejar que ajuda a ordenar les embarcacions dins d'una cala.

Sobre la previsió de que el fondeig i l'amarratge de les embarcacions d'esbarjo s'ha d'efectuar entre la sortida i la posta de sol, a les reunions a les quals hem assistit, s'han argumentat els següents punts que calen tenir en compte:

- *Aquest redactat s'ha efectuat copiant models d'altres parcs naturals, al·legant que així el parc tindrà unes hores de descans millorant la qualitat del ambient nocturn.*

No es pot copiar el model d'altres parcs naturals ja que cada un té les seves particularitats (extensió, climatologia...), i **en el cas del Cap de Creus sabem que la majoria de dies d'estiu el temps no és bo per pernoctar-hi i els dies de calma les embarcacions que ho fan són mínimes**. Respecte el tema de donar unes hores de descans al parc és un total despropòsit, ja que els dies on hi ha embarcacions fondejades es limiten a comptats dies durant l'estiu, la resta de l'any no hi pernocta absolutament ningú.

- *Sobre la perillositat de pernoctació d'embarcacions degut a que el govern és menor de nit que de dia, i pot generar un major impacte sobre les praderies de posidònia.*

Aquest punt tampoc es basa en cap estudi que tracti la quantitat d'accidents que hi ha al parc, ni si hi ha major impacte sobre la posidònia durant la nit. La perillositat al mar sempre existeix, a qualsevol hora, i tant dins les aigües del parc com a les de fora, per tant aquesta prohibició només pretén atacar a la llibertat de les persones que viuen i gaudeixen del parc natural.

- *Sobre el punt de que a menys de 25 metres de profunditat no es permet el fondeig ni l'amarratge de cap embarcació d'eslora total superior a 12 metres.*

És absolutament incoherent a les aigües del Cap de Creus fondejar a 25 metres de profunditat. No estem d'acord amb aquesta norma sense sentit ja que **aquestes embarcacions haurien de fondejar a mar obert.** Es proposa limitar unes zones de fondeig per a embarcacions de més de 15 metres, a uns metres de la costa, en cales amplies que s'adaptin perfectament per aquest tipus de embarcacions; com les cales de Guillola, Jugadora, Culip y Taballera.

Proposem, tal com hem dit anteriorment, **que aquestes embarcacions s'hagin de registrar en el cas que siguin visitants**, per tal de rebre el manual de bones pràctiques de navegació al Cap de Creus, on estiguin tots aquest punts explicats, tenint un contacte directe amb els informadors del parc per a qualsevol dubte.

Cal tenir en compte que la majoria de gent que navega son apassionats del mar i contribueixen molt a la seva preservació.

Tanmateix, es proposa poder caminar per les roques dins del marge de seguretat de la ZMT delimitada per el *Ministeri de Foment*, ja que no hi ha cap estudi que confirmi que la petjada humana fa malbé les roques del Cap de Creus.

4.5. Busseig (Secció 2 del PRUG, relatiu al Busseig -articles 18 a 21-)

No estem d'acord amb els Criteris de valoració dels centres de busseig ja que no es té en compte la experiència en busseig i immersions realitzades en les aigües del Cap de Creus.

Criteris **desorbitats que posen difícil l'actuació de les petites empreses de l'entorn, que porten anys treballant i son grans coneixedores del territori.** Aquests criteris poden provocar que les concessions se les quedin grans empreses, que no estan vinculades amb aquest territori, i que, en conseqüència, desconeixen el medi marí del Cap de Creus.

Per altre banda, **no té sentit que no hi hagi boia a Sa freu.** És una boia imprescindible en la mesura que constitueix un espai marí de gran interès visual, i en el que fa molts anys que s'hi fan immersions sense perillositat comprovada.

4.6. Pesca recreativa (Secció 5 del PRUG, Relatiu a la pesca recreativa - Articles 28 a 33).

Respecte a la pesca recreativa, es fan les següents observacions:

- a) **Que no s'imposin més restriccions de les necessàries i que aquestes s'estableixin a partir d'estudis objectius capaços de demostrar la necessitat de l'aplicació de les esmentades restriccions.** Tot plegat, dins un marc en què, només s'adoptin si aquestes donen resposta real i efectiva a un greuge provat per a la conservació de les espècies, lligat als efectes d'una determinada acció.
- b) **Que es pugui continuar pescant a qualsevol zona de les aigües del Parc, també entre la sortida i la posta de sol, a excepció de l'àrea de reserva integral marítima.** No veiem necessàries més restriccions a la pesca recreativa, ja que considerem que l'estat de conservació de la majoria de poblacions de les espècies que habiten a les aigües del Parc és bona. No creiem que la pesca recreativa, tenint en compte l'aflluència que genera en

aquesta zona, pugui generar un impacte negatiu sobre cap espècie. En tot cas, proposem més vigilància o control per poder estudiar l'impacte real de l'activitat en qüestió.

- c) **Que es pugui continuar pescant amb qualsevol tipus d'esquer i mitjançant qualsevol de les modalitats de pesca permeses per la llei estatal.** Creiem que en la pesca ja hi ha molts factors que poden oferir avantatges i desavantatges a l'hora d'acomplir els resultats desitjats. La modalitat de pesca amb esquer viu requereix d'un esforç previ corresponent a la pesca del propi esquer i permet, a més, fer una pesca molt selectiva i responsable, sempre i quan aquest esquer sigui autòcton. Sense oferir, per aquest motiu, cap garantia d'èxit en la captura, ni un avantatge rellevant envers altres modalitats, com ara equips electrònics, motors de posicionament o *brumeig*.
- d) **Que no existeixi la normativa que obliga a la pràctica de la captura i solta en cap de les àrees que integren les aigües del Parc.**
- e) **Que es retirin els topalls o les prohibicions en la pesca d'algunes espècies.**
- f) **Que es pugui pescar la mateixa quantitat de peix i cefalòpodes que contempla la llei estatal, la qual limita la peca diària al pes total dels exemplars capturats segons llicència.** A la resta del territori es poden pescar 10 kg per llicència, mentre que a les zones del Parc aquest límit és vol reduir a 5 kg. Aquest pes ens sembla massa reduït, sobretot quan es tracta de pesca de cefalòpodes.
- g) **Que no hi hagi un carnet de pescador per punts tal i com es proposa en el document.** Preferiríem un carnet al qual hi pogués accedir qualsevol persona, sense haver de fer cap altra gestió que no sigui convalidar la llicència de pesca recreativa normal a qualsevol de les Administracions Públiques del territori, ja siguin Ajuntaments de Roses, Cadaqués i Port de la Selva o directament a través del Parc Natural, facilitant també que aquests pescadors puguin declarar lliurement les captures obtingudes.

- h) **Que no es restringeixi a tres el nombre de serveis de xàrter de pesca que operin en la zona del parc, ja que es tracta d'una activitat que diverses persones del territori estan duent a terme o podrien voler emprendre.** Considerem també que aquesta limitació exerceix també una pressió innecessària sobre les empreses que ja es dediquen a aquest sector, que veuran condicionat el seu funcionament i poden veure perillar la seva continuïtat.
- i) **Que hi hagi vedes, si s'escau, de les espècies que segons seguiment científic oficialment documentat es determini que es troben en un nombre massa baix, sense perdre de vista les característiques de la zona en la qual es proposa la restricció.** Considerem que aquestes vedes només s'haurien d'anar prorrogant en cas que els estudis científics en determinin la idoneïtat i, en cap cas, per considerar-les un tràmit necessari a nivell burocràtic, sense fer una reflexió profunda sobre la seva necessitat.

En definitiva, i pel que respecta a aquest apartat, la pesca recreativa és una activitat que ja es troba molt regulada en l'actualitat, tant per organismes estatals com per autonòmics. Per a poder pescar de manera recreativa cal invertir, a més, temps i recursos materials que tenen un alt cost econòmic, la qual cosa redueix molt considerablement l'interès, i com a conseqüència, l'impacte d'aquest sector. És per tot això que no entenem la criminalització a la qual s'està veient sotmesa aquesta activitat i reclamem que es consideri de manera justa i objectiva el seu impacte sobre el territori abans de proposar limitacions que, en la majoria de casos, impossibiliten la seva pràctica a la zona del parc natural de Cap de Creus.

4.7. Transport de passatgers (Article 34 del PRUG, relatiu a les disposicions generals del Transport de passatgers).

No té cap sentit que les embarcacions de transport de passatgers no puguin navegar entre la posta i la sortida del sol, ja que es poden oferir, entre d'altres activitats, sortides de lluna plena per les aigües del parc. **No es tracta d'una problemàtica real a dia d'avui, ja que la navegació de nit de transports de**

passatgers és pràcticament nul·la, per tant no pot haver un impacte negatiu demostrat.

4.8. Vigilància (article 49 del PRUG, referent a la Vigilància).

Cal establir un programa concís de vigilància segons l'estacionalitat de l'any i un programa d'informació als usuaris del Parc. A més a més, cal crear un Registre d'embarcacions visitants i un Registre d'embarcacions amb punt de fondeig dins de les zones del Parc i Badia de Cadaqués. Cal elaborar un manual de bones practiques a firmar per els usuaris en el moment del registre.

5. OBSERVACIONS PRUG PART TERRESTRE

Aquests punts limiten la lliure circulació i accés a bona part del terme municipal de Cadaqués.

No es pot accedir a les cales de la reserva integral terrestre, així com tampoc als camins que no estan senyalitzats pel parc, això provoca que els camins deixin d'existir per falta de manteniment i que els *cadaquesencs* no hi puguem accedir per dur a terme activitats d'esbarjo (passejades, bicicleta..) i de recol·lecció (bolets, espàrrecs...), que s'havien fet sempre.

Per altre banda, **la restricció d'accés a la punta del Cap de Creus, ha afectat a molts negocis a causa de la disminució d'afluència de clients.**

En definitiva, molts dels estiuejants perden interès, i això crea una greu repercussió econòmica que afecta directament al motor econòmic del poble de Cadaqués. Degut a totes les restriccions terrestres, més les marítimes que es volen establir, i tenint en compte que afecta íntegrament al territori del parc, la població de Cadaqués es veu afogada quedant sense capacitat, ni marge de maniobra, per a dur a terme les activitats que s'havien realitzat sempre.

Donades les característiques de Cadaqués, on actualment totes les activitats socioeconòmiques van lligades al turisme, els habitants de Cadaqués perden oportunitats de negoci a diferència de la resta de territori, on no hi han prohibicions. Si els *cadaquesencs* perden oportunitats de negoci, es limita la seva zona d'esbarjo i tenint en compte el preu actual de l'habitatge, pot provocar que hi hagi part de la població que es vegi forçada a anar a viure a altres poblacions.

A Cadaqués, a 14 de novembre de 2022.