

Els propietaris d'amarradors hauran de pagar la millora dels canals de Santa Margarida de Roses

Hi ha més de 2.000 afectats i es preveu una inversió mínima de 3 milions d'euros

ROBERT CARMONA / Roses

● Els més de 2.000 propietaris d'amarradors als canals de Santa Margarida de Roses estaran obligats a pagar la millora d'aquesta xarxa navegable, molt deteriorada, i el seu futur

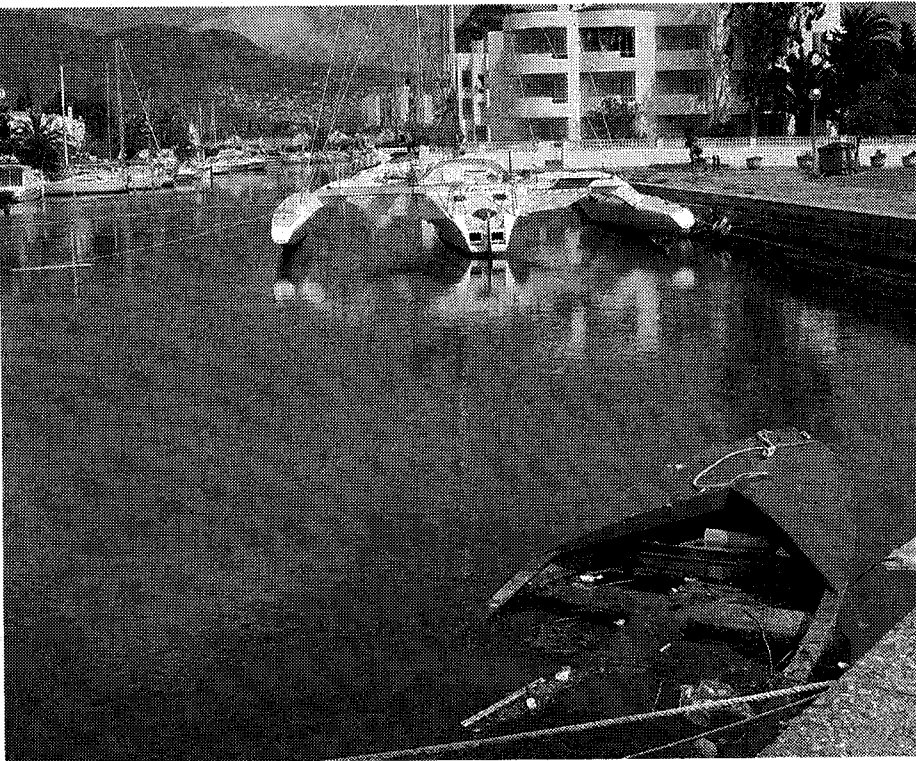
manteniment. La mesura s'engloba dins les negociacions que estan duent a terme la Generalitat i l'Ajuntament de Roses en aplicació del reglament de marines interiors de Catalunya, aprovat recentment. Els usuaris po-

drien haver de pagar uns 3 milions d'euros en concepte de consolidació i millora dels canals, molt deteriorats en alguns punts, i uns 300.000 euros anuals pel manteniment, la neteja i la vigilància, segons càlculs municipals.

La direcció general de Ports ha ofert al consistori fer-se càrrec de la gestió dels canals navegables de Santa Margarida, cosa que probablement es farà a través de la societat municipal que es va crear per construir i gestionar el port esportiu. La mesura pot crear polèmica pel fet que molts dels propietaris van comprar al promotor les seves finques amb dret a plaça d'amarrament. Alguns, fins i tot, van renunciar a part de la seva parcel·la per fer-se un embarcador més privat. El fet, però, és que l'administració considera que tots aquells espais banyats per aigua de mar són de domini públic. La gestió de l'entramat de canals ha quedat molt abandonada, amb parets que cauen en alguns punts i barques mig enfonsades en altres.

L'alcalde de Roses, Carles Pàramo, assegura que l'aplicació del reglament de marines interiors té com a objectiu posar fi a aquesta situació. S'invertirà en la millora i la consolidació dels canals i es passarà factura a tots els propietaris de punts d'amarrament, als quals també es repercutirà el manteniment, la neteja i vigilància que s'haurà de fer durant tot l'any.

«Ports ens ha demanat si podem encarregar-nos-en de la gestió, cosa a la qual estem disposats si se'ns entrega amb



Una embarcació mig enfonsada en un dels canals de Santa Margarida, ahir. / ROBERT CARMONA.

Quaranta anys d'abandonament

● A diferència dels canals d'Empuriabrava, íntegrament gestionats per una empresa, en el cas dels de Santa Margarida la concessió només afecta la bocana d'accés. Es va fer el 1970, a favor de l'empresa Explotans SA. Segons Pàramo, mai es va arribar a donar cap concessió per a la resta de canals, tot i que sí que hi ha cases i finques que es van vendre amb dret d'amarrament. Aquesta situació ha fet que ningú es

fes càrrec del manteniment dels canals, en els quals es va acumulant la brutícia. Hi ha barques semienfonsades que ningú retira i algunes parets estan cedint des de fa anys sense que es faci res per evitar-ho. El consistori fa anys que reclamava que l'administració es fes càrrec de gestionar-los, cosa que no s'ha pogut començar a desencallar fins a l'aprovació del reglament de marines interiors.

tots els aspectes i els rebuts ben lligats», diu Pàramo, segons el qual «qui té un amarrador als canals de

Santa Margarida haurà de pagar com si fos un port esportiu». Ara es farà un estudi econòmic i financer

sobre el cost de la millora, que podria estar sobre els 3 milions, segons els càlculs municipals.

Set mil amarradors als «carrers d'aigua» de Roses i Empuriabrava

● El reglament de marines interiors de Catalunya aprovat per la Generalitat assimila els canals d'Empuriabrava i de Santa Margarida a carrers d'aigua i obre la porta a un control municipal més gran i a cobrar un tribut pels prop de 7.000 amarradors que sumen els dos municipis. A part d'aquestes dues marines interiors, les dues úniques que existeixen en l'actualitat a Catalunya, també s'estableixen les condicions per fer-ne de noves, que són que s'adiguin amb el pla de ports i que quedi convenientment justificada la demanda d'amarradors a la zona d'influència.

En el cas d'Empuriabrava, amb una xarxa de 33 quilòmetres de canals, s'especifica que l'empresa concessionària ha de presentar, en un termini d'un any, un pla que delimiti la zona de servei portuari i l'àmbit interior de la urbanització, així com un estudi de l'estat de manteniment. Precisament en aquest darrer aspecte hi ha hagut nombroses queixes per part de l'Ajuntament de Castelló d'Empúries en els darrers anys.