

Caos en la costa Banderas Negras 2010



ECOLOGISTAS
en acción



Sumario

Presentación.....	3
Resumen	6
Urbanismo depredador	10
Vertido orgánico y deficiencia en la depuración del agua.....	18
Contaminación industrial en la costa.....	26
Puertos de interés general o puertos de interés particular.....	34
Regeneraciones de playas, una mala opción para salir de la crisis	42
El intento de la modificación de la Ley de Costas a través del Parlamento Gallego	50
El mayor atentado contra la biodiversidad	52
Propuesta de acción	54

ECOLOGISTAS

en acción

Ecologistas en Acción
 Marqués de Leganés, 12 - 28004 Madrid
 Tel.: 915312389, Fax: 915312611
mar@ecologistasenaccion.org
www.ecologistasenaccion.org/mar

Junio 2010 - Fotos: *Ecologistas en Acción*

La concesión de las Banderas Negras vislumbra las actuaciones o proyectos con mayor responsabilidad en la destrucción del litoral, pero también analizando las principales amenazas que se ciernen sobre el litoral.

Los objetivos específicos de este informe son:

- Realizar un diagnóstico global de la situación de la costa y su socioeconomía
- Dar una información rigurosa a la ciudadanía del estado ecológico en que se encuentran los diferentes tramos de costa, destacando las actuaciones que mayor impacto ambiental han generado.
- Requerir a las diferentes administraciones competentes (Ayuntamientos, Comunidades Autónomas y Ministerio de Medio Ambiente especialmente) un mayor compromiso con la conservación de nuestras costas y que pongan fin a la degradación ambiental del litoral.
- Aportar alternativas y soluciones a la crisis ambiental de la costa.

Para lograr estos objetivos, además de visitar los diferentes tramos costeros, identificando las mayores agresiones, se han analizado los diferentes planes de ordenación del territorio, planes urbanísticos, estudios de universidades y consultoras, datos del estado de las depuradoras, y en general toda aquella documentación relacionada con la conservación o gestión de las áreas costeras.

Un somero repaso de los informes de Banderas Negras elaborados por Ecologistas en Acción en los últimos 10 años nos permite confirmar que la costa es el territorio con mayor transformación de todo el Estado español. Aunque supone tan sólo el 7% del total del Estado, la costa concentra al 50% de la población y soporta actividades económicas de diversa naturaleza (turismo, puertos industriales, agricultura, pesca, comercio...). Estos datos hacen que la ordenación de actividades y la definición de un modelo económico basado en la capacidad de carga del sistema, sea imprescindible para evitar situaciones como la actual de crisis económica y ecológica. Ya que, lo que no es ecológico no es económico.

Presentación

Cada año, desde 1999, Ecologistas en Acción realiza un análisis sobre la situación de la costa y publica su informe “Banderas Negras” dando a conocer la situación de la costa, de sus ecosistemas y la contaminación de sus recursos.



Banderas Negras 2009 **La crisis, una oportunidad para la costa**

Julio 2009

Informe de
ECOLOGISTAS
en acción



Banderas Negras 2008 **hipoteca costera**

Julio 2008

Informe de
ECOLOGISTAS
en acción



Banderas Negras 2007 **metástasis costera**

Julio 2007

Informe de
ECOLOGISTAS
en acción

Los informes de Banderas Negras han ido informando, desde 1999, sobre este proceso de transformación de la costa, algo que se ha podido comprobar especialmente en los últimos cinco años.

En 2005 el informe se denominó “Ecosistemas litorales en peligro de extinción”, resaltando cómo la costa estaba perdiendo su equilibrio y funcionalidad ecosistémica. El informe avisaba sobre la antropización de los sistemas dunares, el retroceso de las praderas de posidonia, la interrupción de las corrientes litorales y su consecuente proceso de erosión predominante en gran parte de la costa.

En 2006, el informe se tituló “Ni un ladrillo más”, debido al insoportable crecimiento urbanístico sufrido en toda la costa, con modos especulativos y con casos claros de prevaricación política que parecían imparables. Los casos de Marbella, Marina D’Or, Marina de Cope, la especulación en Galicia y, la colmatación de destinos turísticos como Canarias, empezaban a ser ya un clásico de nuestras denuncias y de nuestro informe. Este urbanismo y proyectos turístico-residenciales estaban, además, maquillados de desarrollo local y, debido a su gran capacidad de transformación del suelo, la alta capacidad de generación de residuos y, la dejadez de las administraciones en el tratamiento de las aguas comenzábamos ya a prever la enorme hipoteca de toda la economía española y, en especial, de la costera debido al gran rango de las problemáticas: destrozar el paisaje, el territorio y los recursos del suelo agua, pesca que harían a toda la población costera dependiente de un modelo finito sin futuro. En 2007 el informe detalló el proceso de “metástasis costera” que sufrimos en todo el litoral. Vimos cómo los ecosistemas sufrían cada vez más problemas de contaminación de aguas, ocupación costera y erosión, contaminación de recursos pesqueros y vedas de marisqueo. Este modelo depredador se fue implantando rápidamente por todas las vertientes mostrándonos cada vez más un panorama desolador. El litoral estaba enfermo y, las células tumorales avanzaban hacia todas las vertientes de la costa. El urbanismo descontrolado se había originado en dos núcleos en la Costa del Sol donde había dejado su primer kilómetro de la costa totalmente ocupado: Marbella y Fuengirola.

Pero posteriormente se había reproducido en toda la costa levantina, y avanzaba de forma imparable a la golosa y semivirgen costa cantábrica, sufriendo

un proceso de mediterraneización en toda regla. En Asturias encontramos municipios como Llanes que multiplicaron su suelo urbano por más del doble. En Cantabria se apostó, con fuerza,

por los puertos deportivos, situándose los proyectos de ampliación o creación de nuevos puertos en más de una decena. En Galicia, después del Prestige, se invirtió en los paseos marítimos y regeneraciones de playas: más de 20 millones de euros. En el 2008, fue el año de la “hipoteca costera”. Advertimos y denunciábamos que habíamos matado la gallina de los huevos de oro, y a toda su familia, y denunciábamos que este modelo de depredación del suelo, generación de residuos y contaminación, estaba empezando a tener efectos devastadores, no sólo sobre la naturaleza presente en la costa, sino sobre su economía. La burbuja inmobiliaria era inminente, la saturación del modelo turístico inmobiliario de sol, playa y golf, el impacto sobre los ecosistemas marinos y la caída de la pesca local eran ejemplos ya casi evidentes pero, negados por poderes económicos y políticos. El empleo en ese tiempo de bonanza máxima se situaba en un 33% de temporalidad en el trabajo (el mayor de Europa) y, era archidependiente del sector de la construcción y los servicios. La pesca local por el contrario no llegó al 1% en el aporte económico a regiones altamente transformadas como la mediterránea.

El pasado año, el informe de Banderas Negras 2009 se titulaba “La crisis, una oportunidad para la costa”, abordando la necesidad de aprovechar la coyuntura de pérdida de capital y saturación del mercado laboral para buscar un modelo económico perdurable en el tiempo y que aprenda de los errores. El desarrollo de una agricultura y ganadería ecológica, con variedades locales, rotativas y sin fertilizantes que contaminan acuíferos y aguas costero-marinas; el acercamiento del consumidor al productor, y viceversa; la reducción en el consumo de agua para evitar la salinización de los acuíferos; la búsqueda de un modelo de gestión del mar que una la conservación y la explotación con la creación de reservas marinas de interés pesquero, gestionadas por los pescadores locales; el aprovechamiento del conocimiento científico para paliar plagas e invasión de especies foráneas, como la

de proyectos que nos suman en la pobreza de la dependencia de los combustibles fósiles; la transformación del suelo; el desequilibrio de las playas; la eutrofización de las aguas; la pérdida de biodiversidad, causada por ejemplo por la sobrepesca; o la pérdida de identidad de nuestra costa.

La buena noticia era que suponíamos conocer los fallos y claves del fracaso de la gestión costera y, contábamos con múltiples ejemplos de lo que no habría que volver a acometer para no sumir a la costa en una pobreza irreversible. Citábamos casos como: el Puerto Industrial de Granadilla (Canarias), Marina D’Or y Puerto de Campomanes (País Valenciano), Novo Cartago (Murcia), el Puerto de Ibiza (Islas Baleares), el Puerto de exterior de Pasajes (Euzkadi), el Puerto Industrial del Musel (Asturias), las regeneraciones de playas en Barcelona (Cataluña), las papeleras y el cultivo de eucalipto en la vertiente Cantábrica, la inacción del gobierno en el estudio y planificación de los efectos cambio climático en la costa, y un largo etcétera.

Pues bien, este año 2010, el informe de Banderas Negras se titula “Caos en la Costa”, porque no sólo todos los proyectos y casos citados como claves para el cambio el año anterior sigue en marcha, sino que se están acelerando con el pretexto de sacarnos de una crisis económica en la que nos ha metido este modelo económico social. La falta de rumbo de la administración y, la cantidad de parches a los problemas reales hacen que dos documentos claves para el futuro de la costa como la Estrategia de Sostenibilidad de la Costa, del anterior gobierno socialista y, el actual Plan nacional de adaptación al Cambio Climático hayan sido despreciados, desechados y destruidos por los poderes políticos y económicos, que al mismo tiempo, han secuestrado nuestras administraciones.

Por ello, debemos exigir un cambio de rumbo, y debemos todos/as cambiar de rumbo. Otra costa es posible, necesaria, más saludable y de mayor calidad de vida. Pero a ella, sólo podremos llegar si nos cogemos de la mano, cambiamos nuestro modo de vida en el consenso con nuestros vecinos y, recuperamos nuestra secuestrada administración.



Resumen

Un año más, Ecologistas en Acción ha realizado un enorme esfuerzo de protección ambiental de la costa y el mar, mediante el importante trabajo de sus grupos locales repartidos por toda la costa.

Este trabajo ha sido recopilado en el informe Banderas Negras 2010 “Caos en la costa”, en el que se realiza un análisis de las problemáticas y causas de la enorme degradación y pérdida de biodiversidad en la costa. Estas causas son: Urbanismo, vertidos de aguas residuales urbanas, vertidos industriales, desplanificación de los puertos de interés general, regeneraciones de playas y, cambios legislativos que facilitan la especulación como el nuevo catálogo de especies amenazadas de canarias, la ley de régimen económico de puertos de interés general o el intento de modificación de la ley de costas estatal, a través, del parlamento gallego..

El pasado año, el informe de Banderas Negras 2009 se titulaba “La crisis, una oportunidad para la costa”, abordando la necesidad de aprovechar la coyuntura de pérdida de capital y saturación del mercado laboral para buscar un modelo económico perdurable en el tiempo y que aprenda de los errores. Pero, después de un duro año para este modelo económico y social, vemos como las políticas e inversiones administrativas han seguido yendo orientadas hacia el urbanismo sin límites, el consumo de recursos como el agua o la energía, la desplanificación en la costa potenciando obras costeras como regeneraciones de playas, paseos marítimos o puertos. Esta apuesta deja de lado totalmente las posibilidades de reordenar el litoral, gestionar de forma eficiente recursos como los hábitats de interés para la pesca y la biodiversidad.

Estos son los motivos de que, este año 2010, el informe de Banderas Negras se titula “Caos en la Costa”, porque la apuesta de la administración en proyectos como el Puerto de Granadilla, Marina de Cope, el modelo de playas de la Barcelona, la desplanificación de la depuración en la ría de Vigo o la permisividad de los vertidos de hidrocarburos en el estrecho aceleran un proceso de degradación y pérdida de biodiversidad que poco a poco está dejando a la sociedad sin alternativa y empobrecida. La falta de rumbo de la administración y, la cantidad de parches a los problemas reales hacen que dos documentos claves para el futuro de la costa como la Estrategia de Sostenibilidad de la Costa, del anterior gobierno socialista y, el actual Plan nacional de adaptación al Cambio Climático hayan sido despreciados, desechados y destruidos por los poderes

políticos y económicos, que al mismo tiempo, han secuestrado nuestras administraciones.

El informe aborda el problema urbanístico según los datos del Observatorio de Sostenibilidad Español (OSE), los cambios en la ocupación del suelo entre los periodos 1987-2000 y 2000-2005, descubrimos de forma impactante como las zonas urbanizadas han aumentado un 50% en esos 19 años, tanto en el interior como en el litoral, urbanizando a un ritmo escalofriante de 3 hectáreas por hora entre 2000 y 2005.

El informe identifica los 10 casos que generan mayor degradación debido a la intensa transformación del territorio que conlleva. Estos casos son: El Plan de Ordenación del Litoral de Galicia, los desarrollos urbanísticos de cinco municipios Cántabros: Argoños, Arnauero, Escalante, Piélagos y Miengo; la totalidad de la ocupación de la costa de Marbella y Fuengirola; la Costa Blanca con Marina d’Or y el pintoresco Barrio de Pescadores del Cabanyal; la histórica ocupación de La Manga, Huelva y la desplanificación de Matalascañas, Cádiz y la “Arboleda perdida” en el Puerto de Santa María y Baleares con las Áreas de Reconversión Territorial y la costa de Andratx.

Y, los 10 proyectos urbanísticos que continúan con la escalada depredadora que degrada y desnaturaliza la costa. Estos son: AIR Marina de Cope y su intención de destrozar el tramo más extenso de costa virgen de la Región de Murcia, La Bahía del Hornillo y su urbanización; el País Valencià con Torrevieja y el campo de Golf que amenaza el LIC del Marjal d’Almenara; Mallorca con el crecimiento en Campos de Golf; Asturias y la amenaza al Monumento Natural de la Turbera de las Dueñas; Euskadi y su intento de un Guggenheim II en una Reserva de la Biosfera; Andalucía con actuaciones en: Chipiona, Tarifa y Estepona.

Ecologistas en Acción denuncia, en este informe, que las distintas comunidades autónomas de la costa se saltan sistemáticamente la Directiva Marco de Aguas. Ya que, ninguna de ellas depura y reutiliza sus aguas como la ley contempla. Existe un déficit generalizado de infraestructuras, sobre todo en el Cantábrico.

Además, también se identifica en este informe que



el tratamiento de los vertidos al mar que establece la ley de costas se incumplen de forma sistémica. Estos son:

- No podrán verterse sustancias ni introducirse formas de energía que puedan comportar un peligro o perjuicio superior al admisible para la salud pública y el medio natural, con arreglo a la normativa vigente.
- Todos los puntos de vertido deben proporcionar datos sobre los volúmenes de vertidos, cánones de vertido y datos específicos sobre el medio receptor, objetivos de calidad de las aguas en la zona receptiva y previsiones que si fuese necesario se adoptarían para reducir la contaminación.
- Así mismo, las administraciones competentes en materia de vertidos, tienen la potestad de prohibir aquellos procesos industriales que, a pesar del tratamiento al que se sometan, pueden ocasionar una contaminación superior a lo admisible.

En el informe identificamos las 10 banderas negras otorgadas a los casos más degradados debido al vertido de aguas residuales urbanas. Estos son: Barcelona y su área metropolitana, los parques naturales del país valenciano destacando la Serra Gelada y la Albufera de Valencia, el parque natural de Ses Salines en Ibiza y Formentera, el Mar Menor, la bahía de Algeciras, Ceuta, la ría de Vigo, la mala situación generalizada del País Vasco, la ría del Carmen en Cantabria y, el descontrol de los vertidos en toda canarias.

El informe aborda también el impacto ocasionado por los vertidos industriales, identifica las carencias de la ley de responsabilidad ambiental que nos deja indefensos ante vertidos como el ocasionado por la petrolera British Petroleum en el Golfo de México. Y, alerta sobre las 10 zonas más contaminadas en la costa, estas son la ría de Huelva con industrias de diferente naturaleza y zonas altamente contaminadas, la bahía de Portman en Murcia que significa el punto de todo el mediterráneo más contaminado por metales pesados, el estuario del Guadalquivir debido a los vertidos de las minas de las cruces afectando a la reserva pesquera de la zona, la ría de Navia afectada por los continuos vertidos de la papelera ENCE, la ría del Ferrol debido a la actividad de Reganosa, el Puerto industrial de Sagunto, en valencia con diversas actividades térmica, refinería,..., la ría de San Martín de la Arena en Cantabria con la contaminación por vertidos

mineros, la situación de Vizcaya que lejos de cambiar el modelo e iniciar la restauración ambiental de las numerosas zonas contaminadas sigue ampliando este modelo en diversos puntos de la costa y, la ausencia de un plan de control y prevención efectivo de las aguas de lastre de la marina mercante que está conllevando a la introducción de numerosas especies invasoras.

El informe también aborda e identifica los impactos ambientales, sociales y económicos que conllevaría la construcción de puertos de interés general se ha acelerado con la política de inversión de fondos públicos en obra pública e infraestructuras. Lo curioso de todo esto es, que todos estos proyectos que están saliendo de forma consecutiva estaban planificados en años anteriores y además, con gobiernos conformados por distintos partidos políticos. Y, las administraciones central y autonómicas, de Canarias, Andalucía, Murcia, Baleares, Asturias, Galicia, País Valenciá, Euskadi y Melilla han aprovechado esta coyuntura de crisis económica y aumento de la población desempleada, para justificarlos mejor en la sociedad. Además, todos estos proyectos se están planteando bajo unos procesos de participación ciudadana poco claros, con poca información y con difícil justificación de viabilidad económica a medio y largo plazo.

La proliferación de nuevos puertos de interés general no responde a una demanda de nuevas infraestructuras sino a una apuesta por energías fósiles como el gas. Y para amparar a la economía de las grandes empresas constructoras bajo unas infraestructuras que además, que, posteriormente les permitirá la especulación del territorio de los terrenos adyacentes y mejor conectados por carretera y ferrocarril para dar salida a los productos de los futuros puertos.

La clave para entender esta proliferación de Puertos del Estado por toda la costa se encuentra en la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general. Esta ley que fue fruto de la gestión de Puertos del Estado del último Gobierno del Partido Popular y, en trámite de reforma por el Gobierno Socialista pero, con cambios minúsculos. Posibilita la independencia y planificación económica por parte de cada una de las Autoridades Portuarias

repartidas por toda la costa, la posibilidad de inversión privada en los proyectos y actuaciones de estos puertos de interés general y, además la posibilidad de competir unos con otros. Es decir, si traducimos esta ley, lo podemos resumir como el fin de la planificación estratégica de los Puertos del estado.

Ecologistas en Acción, denuncia en el informe las declaraciones del Director General de Puertos del Estado, Álvaro Rodríguez Dapena, quién afirmó a Ecologistas en acción en unas jornadas del COTEMA ante la pregunta: ¿cuántos Puertos del Estado necesitamos para abastecer el modelo económico social actual?, “No lo sabemos, cada puerto es independiente en su planificación y no contamos con datos globales que nos permita responder a esa cuestión”.

Asimismo, el informe identifica también el derroche 230 millones de euros anuales en las mal llamadas regeneraciones de playas y reordenamiento litoral, identificando los 10 casos con mayor degradación debido a estas regeneraciones, estos son: la playa de la almadraba en el País Valenciano, La Barceloneta en Barcelona, el mar menor, las playas del Puerto santa María en Cádiz, la construcción de una playa artificial en el Ferrol, la extracción de arenas marinas frente a la costa del sol para el abastecimiento de arena de las playas urbanas de Málaga, el impacto de estas obras sobre varios espacios protegidos de Ceuta, los planes de emergencia del municipio de Castrillón en Asturias, la Playa de la Cuchía en Cantabria y, el impacto sobre varias playas de Vizcaya para abastecer de arena la playa de Castro Urdiales en Cantabria.

Ante la gravedad de esta situación, Ecologistas en Acción solicita a las administraciones competentes y a la propia sociedad, un cambio de modelo social y económico urgente. Modelo que debe basarse en el estudio de la capacidad de carga del territorio y sus ecosistemas y, con programas de restauración ambiental y reconversión de sectores altamente depredadores como el turismo y la construcción. Además, Ecologistas en Acción, solicita que se comience de forma urgente a gestionar el mar para proteger actividades en peligro como la agricultura ecológica y la pesca sostenible.



Urbanismo depredador

El territorio español sufre desde hace bastantes años una artifizización causada en gran parte por la urbanización dispersa, la ocupación del litoral y la construcción de infraestructuras.

Según datos analizados de cambios en la ocupación del suelo entre los periodos 1987-2000 y 2000-2005, descubrimos de forma impactante como las zonas urbanizadas han aumentado un 50% en esos 19 años, tanto en el interior como en el litoral, urbanizando a un ritmo escalofriante de 3 hectáreas por hora entre 2000 y 2005.

Desde hace varias décadas impera un modelo de ocupación de suelo distinta, ya no basada en una ciudad compacta sino en un urbanismo difuso o disperso; con un aumento de las distancias entre las unidades residenciales y los centros de trabajo y los servicios. Buen ejemplo de esto es el boom de los Resorts que se ha ido implantando en toda la geografía española. Este tipo de "urbanizaciones" normalmente llevan asociadas un campo de golf aparte de otras prestaciones, y ocupan una superficie muy extensa que bien podría ser reducida desechando el modelo de viviendas unifamiliares dotadas con todo tipo de prestaciones.

La distribución difusa de este tipo de urbanizaciones requiere, por tanto, unas mayores prestaciones en cuestión de infraestructuras, desde el cableado eléctrico, hasta el suministro de agua, prestación de servicios básicos, etc. Al alto gasto de agua y de energía hemos de sumarle la generación de residuos que deberán ser transportados demandando nuevas infraestructuras asociadas al transporte que vayan desde estas zonas al punto final de acumulación de residuos. Este hecho, ocasiona una mayor necesidad de transporte motorizado e inevitablemente asociado a ello, una mayor contaminación ambiental.

Todo ello produce una banalización del paisaje y una ocupación del suelo poniendo en peligro la sostenibilidad de los asentamientos humanos, aumentando las necesidades de una población y de unas infraestructuras que distan mucho de ser necesidades reales y que repercuten gravemente a escala social, sanitaria, ambiental y económica.

Este modelo de crecimiento aboca a una gran pérdida de bienes y servicios ambientales, a un uso ineficaz y nada equitativo de los recursos disponibles, produciendo situaciones críticas en todo el territorio español, beneficiando sobre todo al sector de la construcción. Se crean riquezas inmediatas en la trama inmobiliaria y sus asociados en un sector que ya ha demostrado ser ineficiente, ineficaz y depredador del territorio.

La destrucción en el litoral

Un ejemplo claro del modelo difuso y de sus repercusiones lo vemos en las fuertes presiones creadas en las zonas costeras. Se destruye el soporte de suelo en el litoral por exceso de construcción lo que repercute directamente sobre el sector turístico, clave en la economía española que se ve afectado por la ineficiencia, pérdida de calidad ambiental y falta de competitividad.

No es de lógica que un sector tan clave para la econo-

mía española, como lo es el del turismo, fomentado desde todos los partidos políticos y administraciones, no se planifique de forma adecuada, ofreciendo un turismo de calidad y duradero en el tiempo; que se desarrolle en función de las necesidades y recursos disponibles en cada zona y no por encima de ambos. Este modelo de sol y playa desemboca en una falta de competitividad y un déficit de prestaciones derivadas de "cuanto más mejor" ofreciendo unos destinos de pésima calidad y que para nada tienen que ver con la realidad. Al llegar a la costa nos encontramos con unos paisajes excesivamente antropizados y con ningún tipo de atractivo turístico

Las nuevas urbanizaciones costeras se producen alrededor de las zonas ya urbanizadas, produciendo unos efectos muy negativos sobre las zonas agrícolas que se ven desplazadas a zonas menos aptas para esto uso y a su vez en muchas ocasiones, de mayor valor ecológico, como bien se observa en áreas como Murcia y el Levante. Esto conlleva un aumento de población censada en las zonas litorales, de una forma alarmante sobre todo en el Mediterráneo.

En las zonas costeras este consumo excesivo ya no sólo deja sin recursos a las generaciones futuras, sino que deja sin identidad a los municipios costeros, muchos de ellos transformados en su totalidad, dejando atrás aquellos usos tradicionales y respetuosos con el mar, cambiando la sana visión de una línea de costa en su estado natural, por una línea artificial repleta de bloques de hormigón.

Cómo llevar al litoral a una situación límite

A pesar de que este sector ha sufrido una notable desaceleración, hay que destacar que muchos de los planes urbanísticos que se encuentran paralizados siguen encargando estudios de todo tipo para cuando "vengan tiempos mejores"; pretendiendo llevar a cabo un desarrollo basado en un sector que ha desempeñado un papel muy negativo en la situación precedente a la crisis y dentro de la misma.

Se establece un decálogo de los lugares sometidos a una mayor presión urbanística en toda la costa a los cuales se les otorga el distintivo de Bandera Negra. Este galardón se deriva del análisis de la depredación costera y de los numerosos factores que conllevan a una excesiva desnaturalización del litoral sobrepasando así su capacidad de carga.

Vertiente cantábrica

1. Galicia

Bandera negra a la pretensión de modificar una ley estatal, como lo es la Ley de Costas, con un plan de ordenación municipal.

La propuesta del PP pretende que las normas dictadas

para las actuaciones anteriores a la Ley de Costas se apliquen a actuaciones posteriores a la misma, realizadas al amparo de licencias locales, que la servidumbre se reduzca de 100 a 20 metros y que en estos terrenos se permitan nuevos usos y nuevas construcciones.

Este intento de modificación escondido bajo la máscara del urbanismo esquilmante al que se lleva sumando Galicia en su proceso de "mediterranealización", es un caso grave de cómo la corrupción y el empeño político lleva a intentar modificar una ley estatal, como es la Ley de Costas, la cual vela por el equilibrio de un sistema tan frágil como es la costa, por un adecuado uso de los recursos y en definitiva a una conservación y usos respetuosos y acordes con el litoral.

2. Cantabria

Otorgamos una bandera negra al litoral cántabro ya que desde hace años se desarrolla en estas costas un acelerado, excesivo y continuo proceso de urbanización.

El incumplimiento de las leyes autonómicas es un común en casi todas las agresiones urbanísticas que se llevan a cabo en el litoral.

Prueba de ello es que actualmente, existen 23 sentencias de derribo de diferentes urbanizaciones que afectan a 575 viviendas de cinco municipios costeros: Argoños, Arnauero, Escalante, Piélagos y Miengo. Entre ellas destacamos:

- La sentencia de demolición de una urbanización de 144 apartamentos iniciada en 1992 como primera fase para edificar 2.500 viviendas en la Playa de la Arena (Isla) sobre un extenso encinar cántabro, incumpliendo así la Ley del Suelo. Ya se ha iniciado la demolición con el derribo de uno de los bloques de apartamentos.
- Urbanizaciones en la Playa de Cerrías, en Boo de Piélagos construidas directamente sobre los acantilados. Por si esto fuera poco en la zona inmediatamente próxima están aumentando las urbanizaciones de forma importante.
- Alto del Cuco, contempla la destrucción de una de las laderas próxima al Parque Natural de Las Dunas de Liencres. Aunque este Plan Parcial se encuentra anulado, FADESA (sociedad que lo ejecuta) con los permisos y licencias recibidos del Ayuntamiento de Piélagos construyó parte de la ladera sobre la que ahora pesa la posible demolición de todo lo construido hasta el momento.
- La Playa de Cuchía sigue manteniendo el edificio sentenciado de demolición en 2001 por el T.S.J. de Cantabria al estar construido dentro de la servidumbre de protección de la Ley de Costas, pese a lo cual La Demarcación de Costas en Cantabria ha aprobado un deslinde que contraviene esa sentencia, para tratar de legalizarlo.

Ante la inminencia en la ejecución de estas sentencias de derribo, muchos años después de la resolución en firme de las mismas, la consejería de Obras Públicas y Urbanismo trata de impedir su ejecución. Para ello, el Gobierno de Cantabria ha cedido a los ayuntamientos condenados, la iniciativa para redactar una proposición de ley que promueva los cambios legales que se

consideren oportunos para evitar los derribos. Estos cambios se reflejarán en la Ley del Suelo y en el Plan de Ordenación del Litoral.

Los casos más destacables de nuevas construcciones son:

- Castro Urdiales; desbocado crecimiento urbanístico en toda la zona
- Playa de Dícido. Mioño. Sobre la que pesa una recalificación por efecto del POL (Plan de Ordenación del Litoral) que, para usos industriales y residenciales, la Junta Vecinal de Mioño promueve la tramitación de un PSIR para llevarlo a efecto.
- Ribamontán al Mar; la aplicación de la última modificación de la Ley del Suelo por parte del este ayuntamiento desemboca en construir viviendas protegidas por el POL. Este ayuntamiento cambia así el suelo rústico destinado a cuadras y cabañas por un suelo residencial.
- Barrio de cueto. Santander: se aprueba la construcción de un campo de golf de 18 hoyos que ocuparía 17 ha en la costa norte de Santander uno de los últimos lugares dentro del municipio que mantiene sus condiciones naturales.
- Playa de Merón. San Vicente de la Barquera. Se están desarrollando obras de construcción de 18 viviendas, garajes y trasteros en la zona de La Argolla, barrio de La Braña, dentro del Parque Natural de Oyambre.

Costa Brava

3. Girona

La creación de infraestructuras y el desmesurado crecimiento urbanístico ha superado con creces la capacidad de carga de esta línea de costa.

En Octubre de 2006 se aprobó el Pla Director Territorial del Empordà, en el cual ya había una previsión de seguir creciendo y consolidar algunas áreas costeras como: Rosas, Pallafruguell-Palamós, Platja d'Aro, etc.

Todas las organizaciones ambientalistas de la comarca y muchas plataformas vecinales presentaron alegaciones contra el desmesurado crecimiento previsto denunciando que únicamente obedecía a necesidades especulativas de inversión en segunda residencia, en infraestructuras portuarias, aeroportuarias, ferroviarias y auto-viarias con impactos graves e irreversibles sobre el territorio; además de favorecer naturalmente al turismo masivo durante todo el año en la Costa Brava.

Pero a pesar de la aprobación del Plan Director, los actuales planes de ordenación urbanística municipal -POUMs- de la mayoría de pueblos, no sólo del litoral, sino también del interior están superando enormemente el crecimiento previsto por el PDTE.

Lo mismo sucede con el POUM de Castelló d'Empuries que, a pesar de las numerosas protestas, y contemplando en su segunda versión aprobada en septiembre de 2009 una disminución de 65 Ha de la zona urbanizable, prevé aun un crecimiento de 9.543 nuevas viviendas

hasta 2021, sobre una población actual de 12.000 habitantes con la excusa de compactar y dar continuidad al núcleo antiguo con Castelló Nou, Mas Nou y Empuriabrava una urbanización que nunca debería haberse construido, sobre la desembocadura del río La Muga surcada de canales y embarcaciones deportivas que ejercen una fuerte presión sobre los humedales tan valiosos del Alt Empordà a los que separa en dos zonas de reserva aisladas al norte i sur de La Muga.

Este municipio es especialmente peculiar puesto que tiene en su término una de las mayores Reservas Naturales de Catalunya: Els Aiguamolls sur de l'Empordà, marismas con una fauna ornitológica, especialmente migratoria, de gran valor, así como una de las mayores aberraciones ambientales de todo el litoral: La Urbanización Empuriabrava (1964) y su vecina Santa Margarida de Roses con 12 km. de canales artificiales del llamado río Grau que en realidad es agua canalizada proveniente de la zona húmeda del Parque dels Aiguamolls nord, con intrusión marina canalizada.

Estas urbanizaciones tienen parte de las parcelas y amarres afectados por la Ley de Costas y el Ministerio ha iniciado un proceso de deslinde para la delimitación de los bienes de DPMT.

Reserva Natural de Fauna Salvaje Illa del Fluvià, húmedales y Dunas. La principal amenaza de estos humedales de gran valor ecológico es su enorme fragmentación y las disparatadas urbanizaciones construidas: Sta. Margarita al norte impidiendo su conexión con el Parque del Cabo de Creus, Empuriabrava en medio de los humedales y aprovechándose, como la anterior, del agua de sus lagunas y cursos fluviales y las zonas colindantes aun conservadas pero que cada año van disminuyendo su extensión por la urbanización, a excepción de la Reserva Natural de Fauna salvaje de la Isla del Fluvià y Dunas de Sant Pere Pescador aun bastante conservadas a pesar de la presión de la zona de camping. Además del crecimiento desmesurado de Rosas y Castelló d'Empúries y el turismo masivo

Mayor amenaza: La Mugueta, antiguo brazo del Muga; espacio ubicado al sur del núcleo urbano de Castelló d'Empúries, con la urbanización de Castelló Nou y la carretera C-252 conector entre las dos zonas de reserva de los humedales y muy importante como conector. En este espacio se han planteado hacer 3.700 viviendas.

Costa Blanca

La comunidad Valenciana sufre desde hace décadas la enorme presión urbanística derivada de un turismo de sol y playa. Tanto en el interior como en la costa, el crecimiento es continuo y depredador de las enormes riquezas naturales que presenta esta comunidad y que lejos de ser frenado, continua avanzando mermando aún más si cabe este territorio español.

4. Oropesa del Mar-Cabanes

El caso más significativo asociado a la costa es este municipio costero de 11.188 habitantes con brutal desarrollo urbanístico en la zona norte, la conocida Marina d'Or, y que afecta a las playas Els Amplaries y Morro de Gos y La Concha. Tiene, por tanto, un aumento exponencial de la población en verano.

La marjal de Oropesa sufre problemas de desecaciones y vertidos, y se encuentra muy presionada urbanísticamente al encontrarse entre los desarrollos el casco urbano y Marina d'Or.

La aprobación reciente del PAI Cabanes-Oropesa de Marina d'Or-Golf supondrá un brutal desarrollo urbanístico, unido al ya existente, lo que agrava aún más la situación medioambiental de esta zona. La Conselleria de Medio Ambiente, a través de la comisión territorial de Urbanismo, otorgó recientemente, tras cinco años, la aprobación definitiva de los planes parciales.

Los municipios de Cabanes y Oropesa, donde se ubicará este proyecto del grupo Marina d'Or, autorizaron a los promotores la construcción de 33.000 viviendas, accesos viarios, conexión desde la N-340 y adecuar el camino Miravet, para su primera fase y, más adelante, el desdoblamiento de la nacional. En definitiva, el PAI supondrá 17,92 millones de m², con tres campos de golf, hoteles y servicios, etc. Esta aprobación supone también la cesión gratuita de 800.000 m² para que la Generalitat, a través de la Sociedad de Proyectos Temáticos, promueva el "centro de ocio" Mundo Ilusión. Un proyecto "fantasma" hasta ahora, que ha supuesto un gasto millonario sin que se haya iniciado ninguna obra.

Su tramo costero sur, tramos La Renegá y Playetas, albergan desarrollos urbanísticos importantes. La zona Renegá alberga un potente desarrollo urbanístico en una zona de alto valor paisajístico y ambiental que fue quemada y reclasificada a suelo urbanizable. Así mismo, se producen graves impactos en zonas de montaña y acantilados, con construcción de urbanizaciones, carreteras, etc.

Valencia

5. Proyecto de "Reforma" del Barrio mariner del Cabanyal

Las obras del 'Plan Especial de Protección y Reforma Interior de Cabanyal-Canyameral (PEPRI)' que se han llevado a cabo y se proyectan realizar en el barrio marítimo de El Cabanyal-Canyameral, supone la demolición de 1651 viviendas del barrio y la consiguiente destrucción de su estructura urbana y social.

La Orden del Ministerio de Cultura, declaró como "acto de expolio" del patrimonio histórico las actuaciones del Ayuntamiento de Valencia en un barrio histórico declarado Bien de Interés Cultural con categoría de conjunto histórico. Esta decisión del Ministerio está avalada por informes técnicos entre los que destacan los presentados por el Consejo Superior de Colegios de Arquitectos de España y la Real Academia de la Historia.

La pretendida integración de la ciudad con los poblados marítimos nunca se ha planteado de la manera correcta, y desde hace décadas, el Ayuntamiento de Valencia los ha considerado como un obstáculo a salvar para llegar hasta el mar. El Gobierno Municipal no ha asumido la realidad de unos poblados tan antiguos como la ciudad y que llevan mirando al mar desde hace siglos. En cualquier caso, la deseada unión de la ciudad con el mar se lleva a cabo a través de diversos ejes de primer orden contruidos en dirección a El Cabanyal, al norte y al sur de la Avenida Blasco Ibáñez, a través de las Avenidas del Puerto, la de Francia y la de los Naranjos que sí llegan directamente a la línea de costa, lo que nos reafirma en lo innecesario de esta conexión, perfectamente prescindible desde el punto de vista viario. La prolongación de la Avenida Blasco Ibáñez a través de El Cabanyal responde a un modelo urbanístico especulativo y anticuado. Es necesario preservar los hechos diferenciales de las ciudades, de los tejidos urbanos vividos, que son su gran riqueza. El valor patrimonial y urbanístico de El Cabanyal radica en su morfología urbana y, particularmente, en su parcelario, su estructura, el viario y los tejidos. Los valores patrimoniales y arquitectónicos del barrio forman parte de sus valores sociales, junto con su gente y su forma de habitar en él.

Andalucía

Málaga. Costa del Sol

6. Costa Marbellí y Fuengirola

Según datos reflejados en el estudio de sostenibilidad en la costa, las costas marbellí y fuengiroleña poseen el 100% de su suelo ocupado.

En Fuengirola, el entorno se haya prácticamente urbanizado en la totalidad; ocupando las urbanizaciones, chalets y restaurantes casi toda la Zona de Servidumbre de Protección del Dominio Público Marítimo y Terrestre, que cuenta con 100 metros de anchura, a partir de la línea de costa; constatándose que, en muchos puntos la propiedad privada invade totalmente esta zona pública, llegando a tenerse que construir espigones para defensa contra la acción del mar.

La franja de costa que recorre el Término municipal de Marbella ha sufrido un proceso de antropización desmesurado, reflejado en la ocupación total del suelo. Esta urbanización excesiva en beneficio de la especulación, produce una serie de daños que modifican la dinámica natural de la costa, merma los recursos naturales, producen enormes cantidades de residuos sobrepasando la capacidad de carga del territorio, extralimitan las posibilidades de una adecuada depuración de las aguas residuales con la consiguiente contaminación por vertidos, hacen necesarias las periódicas regeneraciones de playas y un sinfín de impactos negativos que han degradado el litoral marbellí.

Este proceso de degradación costera en forma de urbanización ha ocupado más del 90% de los primeros 100 metros de los casi 27 kilómetros de línea costera que tiene el municipio, dejando un paisaje demoledor de

playas muertas mantenidas con respiración artificial

La nueva revisión del PGOU lejos de proponer soluciones a tanto despropósito, consolida la mayor parte de las ocupaciones residenciales, incluso las ilegales, de la zona de servidumbre de dominios público marítimo terrestre, la servidumbre de tránsito e incluso la zona de pleamar.

En esta zona hay que resaltar los numerosos casos de corrupción urbanística propiciados por alcaldes, promotores y asociados que han visto “la gallina de los huevos de oro” en esta antaño hermosa costa. Un sinfín de tramas urbanísticas han sido destapadas por la justicia la cual ha ido poniendo caras y nombres a los especuladores marbellís, sin que esto haya solucionado en ninguna medida el daño ya causado.

En las zonas del frente litoral se han construido ilegalmente edificaciones y urbanizaciones. El Ayuntamiento y la Junta de Andalucía pretenden legalizarlas, tratando de convencer a los jueces para “normalizar” de facto todas las ilegales construidas en la época GIL.

El litoral marbellí se convierte así en BANDERA NEGRA de todas las ilegalidades urbanísticas cometidas en las costas españolas, BANDERA NEGRA de cómo legalizar lo ilegal, en BANDERA NEGRA, ejemplo, santo y seña de especuladores y de políticos hipócritas y corruptos.

Costa de La Luz

7. Cádiz

Como ejemplo de modelo insostenible de crecimiento urbanístico destacamos: Playas de El Ancla y La Inmaculada, en El Puerto de Santa María. En esta zona se ha producido una urbanización salvaje del litoral, arrasando amplios pinares y retamares, la “Arboleda Perdida”, de Rafael Alberti.

Esta actuación conllevó la destrucción de hábitats de especies protegidas (camaleón y sabina), ocupación de zonas de alto interés ecológico, paisajístico e histórico en primera línea del litoral por urbanizaciones de segunda residencia. Se han seguido talando las zonas forestales, destruyendo el bosque de Bahía Blanca, con la tala de más de 500 árboles y todo el matorral. Ante esto existen numerosas denuncias administrativas al Ayuntamiento y a la Consejería de Medio Ambiente.

Ecologistas en Acción denunció a la Fiscalía que abrió diligencias y el Juzgado ha paralizado la urbanización.

8. Huelva

La zona de Matalascañas presenta un claro ejemplo de desplanificación urbanística y de gestión del agua incluso afectando a zonas protegidas anexas como es el Parque Natural de Doñana.

Existe una gran concentración urbanística que está afectando gravemente al sistema de acuíferos costeros de Doñana de los que roba el agua, debido a las grandes necesidades de agua que llevan asociadas las actuaciones urbanísticas de estas dimensiones.

Los temporales de este año han puesto en evidencia la pantalla de construcciones en primera línea de playa, cuyo deterioro y pervivencia se relacionan con la alimentación de arena desde la duna del Asperillo, que a pesar de todo tampoco puede evitar del todo la imagen de un paseo marítimo destruido y convertido en escombros.

Costa Cálida

Murcia

9. La aberración de La Manga

La destrucción de esta bella lengua de arena de 24 kilómetros se materializó hace ya muchos años en la visión horrible de masas de edificios, turismo masivo, puertos deportivos, especulación urbanística y contaminación excesiva en la laguna salada del Mar Menor derivado de la alta ocupación urbanística.

La complicidad de las Administraciones públicas de la región de Murcia con los promotores urbanísticos ha superado con creces la capacidad de carga del territorio, llevando a La Manga a una situación límite de ocupación de una franja tan reducida de suelo y que a día de hoy sigue sin frenar su crecimiento.

Esta lengua de edificios se encuentra flanqueada por varias actuaciones en ambos extremos.

En primer lugar la pretensión de unir La Manga con San Javier por su zona norte, para descongestionar la gran afluencia de tráfico que se da en época estival debido al turismo masivo del que hace gala esta zona. La mala planificación hace que posteriormente se pretendan llevar a cabo actuaciones de este tipo, que lejos de suponer un alivio no supone sino un nuevo esquilme de los recursos naturales.

Respecto al Mar Menor, la mayor laguna salada del Mediterráneo Occidental, hay que recordar y destacar su enorme valor ambiental y naturalístico, y por el que posee las siguientes figuras de protección regional e internacionales:

- Área Ramsar
- Lugar de Importancia Comunitaria
- Zona de Especial Protección de las Aves
- Parque Regional de Salinas y Arenales de San Pedro
- Paisaje Protegido de Espacios Abiertos e Islas del Mar Menor.

Estas no parecen razones suficientes para acelerar la definitiva aprobación del "Plan de Ordenación del Paisaje Protegido de los Espacios Abiertos e Islas del Mar Menor", imprescindible para la gestión ordenada y sostenible de este espacio, que sin embargo, ha sufrido continuas paralizaciones y reiniciaciones del trámite a lo largo de más de diez años.

Lejos de tener intención de conservar los últimos reductos la laguna salada del Mar Menor; dos urbanizaciones la amenazan; son Lo Poyo y Novo Carthago. Ambas, claramente asociadas, van de la mano de campos de golf y otros servicios. Y están asociadas a

promotores y políticos investigados por la ley debido a la Corrupción Marbellí.

10. Baleares

En los últimos años Baleares ha sufrido un exagerado crecimiento urbanístico, el cual ha respondido más a necesidades especulativas que a una demanda real por parte de la población local. Como consecuencia de esto, el litoral de muchos municipios ha sido desfigurado irremediablemente, por lo que se le otorga una bandera negra a la permisividad en la destrucción del paisaje balear.

El nuevo gobierno – formado por PSOE-UM-Bloc – modificó el anterior Plan Territorial, tratándose hasta el momento de una aprobación inicial del documento de modificación, no la definitiva. Esta modificación no implica ningún cambio sustancial en la política territorial manteniendo las Áreas de Reconversión Territorial (ART), a pesar de que en el acuerdo de gobernabilidad dice textualmente que se modificara el plan para eliminar las ART de Mallorca. Hay que señalar que estas políticas urbanísticas especulativas han llevado delante de los tribunales a parlamentarios tanto del PP como de UM.

Las Áreas de Reconversión territorial (ART), fueron una de las propuestas estrellas del Plan Territorial de Mallorca (PTM) aprobadas por el anterior gobierno del PP, con el apoyo de UM. Estas ART constituían, en principio, operaciones de mejora urbanística, en algunos casos estas operaciones urbanísticas son bastantes dudosas y la justicia está investigando algunas de ellas.

El 3 de Junio de este año El Consell de Mallorca aprobó la modificación del Plan Territorial de Mallorca, con el apoyo de PSOE, PP y Bloc, permitiendo la eliminación de 19 Áreas de Reconversión Territorial, lo que equivale a la supresión de más de 480 hectáreas de crecimiento previsto.

Por otra parte, el Plan Territorial Insular elaborado por el Consejo de Ibiza y Formentera, lejos de ser una herramienta de cambio y dar un respiro a estas islas, las margina dejándolas con unos niveles de protección inferiores que los de Mallorca y Menorca. Una discriminación inaceptable dentro de una misma comunidad.

Un ejemplo a destacar es la costa de Andratx que sufre un gran crecimiento urbanístico que contempla la construcción de 150 viviendas en un complejo de 26 bloques con bajo y dos plantas más piscinas en terrenos protegidos.

Esta actuación conlleva unos enormes daños ambientales y sociales, promovidos por Eugenio Hidalgo, ex alcalde de Andratx. Las obras se han realizado en una zona clasificada como ARIP boscosa, siendo esta categoría el penúltimo grado de mayor protección urbanística en Baleares. Ésta solo permite la edificación de una vivienda unifamiliar por cada 50.000 m². En este caso, en menos de 15.000 m, se levantaban 26 bloques plurifamiliares.

Los 10 proyectos urbanísticos que pueden acarrear mayor impacto sobre la costa

1. Murcia. AIR Marina de Cope

El proyecto inicial incluye: 9.000 viviendas, 22 hoteles (20.000 plazas hoteleras), instalaciones comerciales y de ocio, un auditorio, cinco campos de golf de 18 hoyos, una marina interior (para 2.000 embarcaciones) y varios centros de alto rendimiento deportivo (10 campos de fútbol, campos de tenis, velódromo...). Además habrá nuevos sistemas de vías de comunicación.

A pesar de la crisis, se siguen tramitando los proyectos que harían posible esta macroubanización, que ocuparía un área de 21 millones de m² (33% en municipio de Lorca y 77% en el de Águilas), que necesitaría una inversión de más de 4.000 millones de euros.

Este proyecto aberrante, y que pretende ser uno de los mayores complejos turístico-residenciales del mediterráneo, es de una gravedad extrema, ya que supone un importantísimo cambio legislativo, creación de nuevas infraestructuras (autopista Cartagena-Vera y autopista Lorca-Águilas) y connivencia política con intereses urbanísticos privados, ya que entre otras cosas, se ha camuflado el mismo como Proyecto de Interés Público Regional, seguramente por que dicha figura facilita salvar algunos procedimientos administrativos.

Conviene recordar que en la actualidad siguen en marcha un Recurso Contencioso-administrativo contra las Directrices del Litoral de la Región de Murcia, un Recurso de Inconstitucionalidad contra Disposición Adicional Octava de la Ley del Suelo de la Región de Murcia el cual desprotege 15.000 ha, y un Recurso Contencioso-Administrativo contra la Actuación de Interés Regional de "Marina de Cope". A pesar de que llevan varios años en proceso, todavía no se han resuelto ninguno de los tres procesos, y mientras tanto sus promotores continúan con su tramitación.

2. La Bahía del Hornillo

Acusada urbanización de la zona. Antiguo cargadero de materiales mineros y metales, muy frecuentada. Ladera con pendientes del 90%. Desde el verano de 2008 la Demarcación de Costas ha vallado parte de la playa del Hornillo advirtiéndolo del riesgo de desprendimiento de piedras. Esto se lleva a cabo después de que se produjera en la zona un grave desprendimiento de la ladera, donde estaban construidas las escalinatas de acceso al residencial Hacienda del Hornillo, y que afectó a la playa. Esto que pone de manifiesto el disparate urbanístico que allí se ha ejecutado, con graves efectos sobre el medio ambiente, el paisaje y una imagen negativa de cara al turismo. Se deben depurar responsabilidades, y que sea la empresa promotora la que repare el daño, para que no suceda como en otras ocasiones, y acabemos socializando las pérdidas de los negocios privados, y más en casos tan aberrantes como este, en el que pre-

suntamente también hubieron irregularidades en la tramitación de los permisos, como parece concluirse en las investigaciones del caso Cerrichera (El ExConsejero Marqués, habría recibido un trato de favor en la compra de un piso en este residencial, presuntamente a cambio de "agilizar" los trámites ambientales).

PAIS VALENCIA

3. LIC del Marjal d'Almenara

En estos momentos hay varios proyectos que están amenazando de manera importante este humedal protegido de extraordinario valor ambiental.

El PAI Xilxes Golf Resort es un proyecto que impactaría muy negativamente al LIC Marjal d'Almenara y que ha pasado un largo proceso de aprobación, investigación judicial, etc. Recientemente los propietarios de terrenos afectados por el PAI Xilxes Golf Resort acordaron lamentablemente presionar al Consell para que se agilicen los trámites que tienen que permitir la aprobación definitiva del PAI. Después de 6 años de tramitaciones, la Conselleria quiere rebajar la edificabilidad del mismo para aprobarlo, pero todavía no se sabe en qué medida.

El PGOU de La Llosa, proyecta la reclasificación en suelo urbano del 100% de los 500m de la zona afección de la Marjal d'Almenara en término de La Llosa. En esta nueva zona junto al marjal se proyectan 2.000 viviendas, siendo su afección al LIC similar a la del PAI Xilxes Golf Resort.

PAI del Mansegar en Quartell proyectado en los 500m de afección del LIC Marjal d'Almenara es el Este PAI fue denegado en un primer momento por afectar al LIC, ya que urbanizaba dentro de la zona protegida. El proyecto sigue en el aire y recientemente el Ayuntamiento de Sagunt ha vuelto a rechazar que Quartell haga urbanizables 524.000 m² de su zona de playa, que limita con la costa norte saguntina.

4. Torrevieja. P.N. Lagunas de la Mata-Torrevieja

Otra de las irregularidades es la construcción de viviendas en la zona de perímetro de protección de las lagunas, que proliferan desde hace años. Nuevas urbanizaciones están destruyendo ese perímetro que intenta amortiguar los impactos ambientales.

La Generalitat Valenciana ha aprobado definitivamente el macro proyecto urbanístico de La Hoya en Torrevieja. Situado entre las urbanizaciones de Doña Inés-Jardín del Mar y La Siesta, contempla la construcción de 7.940 viviendas con capacidad para albergar 24.000 residentes sobre 1,8 millones de metros cuadrados. Supone los últimos m² de término municipal que quedaban a Torrevieja. El proyecto prevé abastecerse con el agua de la desaladora. Supone un importantísimo impacto por situarse junto al P.N. de las Lagunas de La Mata-Torrevieja y porque una vez más se demuestra para que sirven las desaladoras (con el impacto ambiental que producen) y para qué quieren realmente el agua nuestros gobernantes en esta comunidad.

Más hacia el interior y lindando con el término municipal

de San Miguel de Salinas, pero a menos de un kilómetro de este humedal costero en zona no urbanizable (cultivo agrícola). Se pretende con el apoyo de PP y PSOE la construcción de un polígono industrial que contempla la puesta en marcha de una planta de residuos y generación de energía. Algo que está totalmente al margen de las disposiciones del plan zonal de residuos de la comarca, promovido por la Diputación Provincial y la Generalitat Valenciana.

ISLAS BALEARES

5. Campos. Mallorca

En la línea española de creación de campos de golf y sus devastadores impactos sobre el suelo, el consumo energético asociado a los restos y complementos, el despilfarro de agua y un sinfín de impactos negativos aparece esta actuación en Son Barco que cuenta con una trama política llena de intereses.

A pesar de que recientemente se haya estimado el recurso del GOB contra la Declaración de Interés General por hallarse el proyecto en una zona protegida por las propias normas subsidiarias municipales, ahora el alcalde y su grupo político (UM) intentan legalizarlo a través de una enmienda que pretenden presentar a la tramitación del proyecto de Ley de Medidas Urgentes para el impulso de la inversión en las islas.

Actualmente está en vigor el correspondiente decreto ley que ha sido ampliamente criticado por los sectores ecologistas porque posibilita exonerar determinadas inversiones del cumplimiento de los parámetros urbanísticos.

ASTURIAS

El urbanismo en el litoral de esta zona de la vertiente cántabrica avanza a pasos agigantados y con consecuencias nefastas para el medio ambiente.

6. Cudillero

Comienzo de obras en el entorno circundante al Monumento Natural de la Turbera de las Dueñas. Se pretende construir un complejo de 840 viviendas en espacio natural protegido mediante la modificación de los usos de suelo por parte del Ayuntamiento de Cudillero, según denuncia la Coordinadora Ecoloxista d'Asturies.

El ayuntamiento de Cudillero con el visto bueno de la CUOTA realiza obras del campo de fútbol de Villademar, polideportivo, piscina y aparcamientos en terrenos incluidos en el POLA (Plan de ordenación del Litoral Asturiano) como no urbanizables y en las cercanías del monumento natural de la turbera de Dueñas. y en zona incluida en la ZEPA cabo Busto-Luanco. Dichas obras están afectando al equilibrio hídrico de la turbera y favorecen a la promotora ANJOCA para la urbanización de la zona. El PP de Cudillero denuncia la ilegalidad de la obra por ser un suelo privado y recibir fondos del plan E.

7. EUSKADI

La crisis económica y especialmente la inmobiliaria han supuesto una disminución de la presión urbanística, con la desestimación o redimensionamiento de algunos proyectos de construcción de viviendas e infraestructuras.

Sin embargo, se mantienen otros proyectos altamente preocupantes, aunque ralentizados por diversos motivos. Proyectos que una coyuntura económica más favorable podría desempolvar o impulsar en el futuro. Junto a ellos, empiezan a asomar otras "brillantes ideas" de desarrollo urbanístico que anuncian un turbio futuro para la protección de los sistemas costeros y, de consolidarse, se convertirán en nuevos impactos añadidos para la costa.

Tirón turístico con un nuevo Guggenheim. El museo Guggenheim de Bilbao supuso en su día un importante revulsivo en la transformación urbanística y económica de Bilbao. Y también una enorme inversión de recursos en un modelo cultural y social muy cuestionable.

Ahora se quiere extender este modelo y su "tirón" a un área como la Reserva de la Biosfera de Urdaibai. Al ubicar en Sukarrieta, se baraja una inversión de unos 200 millones de euros (y una estimación de movimiento económico total de 385 millones) y 148.000 visitantes anuales (unas 5.000 visitas diarias) para un modelo que no se recatan en llamar "nueva industria turística". Los impactos directos y añadidos sobre un espacio natural protegido y sobre el equilibrio de sus frágiles ecosistemas poco importan.

ANDALUCÍA

Por si la Andalucía no tuviese suficientes problemas, los casos urbanísticos se extienden en su litoral.

8. Playa de la Ballena, entre Chipiona y Rota

Prosigue la ejecución de la segunda fase de la gigantesca macro urbanización de Costa Ballena, el tramo de Chipiona. En total Costa Ballena (Rota-Chipiona) ronda las 40.000 plazas residenciales, más que los cascos urbanos de Rota y Chipiona juntos.

9. Playa de los Alemanes, en Tarifa

Obras de urbanización que han destruido un valioso bosque litoral con acebuches, sabinas y enebros marítimos.

10. Estepona. Duna de Casasola

Existe en fase de tramitación un macroproyecto de urbanización y destrucción de los últimos restos de dunas del término municipal de Estepona y de los últimos de toda la costa malagueña. Un chiringuito se ubica junto a la desembocadura del arroyo de Casasola, que debe ser retranqueado. Este asunto es cada vez más flagrante ya que parece ser que se han propuesto urbanizar esta zona en un plazo corto.



Vertido orgánico y deficiencia en la depuración del agua

Ecologistas en Acción denuncia que las distintas comunidades autónomas de la costa se saltan sistemáticamente la Directiva Marco de Aguas. Ya que, ninguna de ellas depura y reutiliza sus aguas como la ley contempla. Existe un déficit generalizado de infraestructuras, sobre todo en el Cantábrico.

La Directiva 91/271/CEE de la Unión Europea sobre el tratamiento de las aguas residuales urbanas, aprobada en mayo de 1991, urge a los estados miembros a tomar las medidas para lograr que todas las aguas residuales sean adecuadamente recogidas y sometidas a tratamientos antes de ser vertidas. La Directiva marca diversos objetivos, dependiendo del tamaño de las poblaciones, que se deben cumplir entre el año 1995 y el 2005.

Con carácter general, la Directiva establece dos obligaciones claramente diferenciadas: en primer lugar, las aglomeraciones urbanas deberán disponer, según los casos, de sistemas colectores para la recogida y conducción de las aguas residuales y, en segundo lugar, se prevén distintos tratamientos a los que deberán someterse dichas aguas antes de su vertido a las aguas continentales o marítimas. El Real Decreto Ley 11/1995 sobre tratamiento de aguas residuales urbanas, del 28 de Diciembre, adaptó a nuestro derecho interno la Directiva 91/271/CEE. En todo caso, se fija como fecha límite el 31 de Diciembre del 2005 para exigir con carácter general la depuración de todas las aguas residuales urbanas y ello, según un calendario progresivo de tratamiento primario, tratamiento secundario y tratamiento adecuado.

La normativa aplicable al tratamiento de aguas residuales urbanas viene regulada en el Real Decreto 509/1996 de 15 de marzo, que modificó al Real Decreto Ley 11/1995, anteriormente citado. En este Real Decreto del año 1996, se estipulan claramente las calidades de los vertidos de las aguas residuales depuradas. Los máximos permitidos en los parámetros de calidad de aguas, procedentes de plantas depuradoras con tratamiento secundario, la mayoría de las depuradoras, son los siguientes:

- Demanda bioquímica de oxígeno (DBO5) 25 mg/l O₂
- Demanda química de oxígeno (DQO) 125 mg/l O₂
- Total sólidos en suspensión 35 mg/l

La realidad es que estas directrices legales de depuración de aguas se incumplen de forma sistemática como lo demuestra el alto número de Banderas Negras otorgadas este, y otros, años por depuración insuficiente.

Depuradoras y vertidos, análisis por vertientes

Desde el 1 de enero del 2006 los municipios con más de 1.500 habitantes tienen obligación legal de depurar sus aguas residuales (desde el 1 de enero de

2001, los de más de 15.000 habitantes-equivalentes tenían la misma obligación, por una directiva europea de 1991). No obstante, la situación que nos encontramos en la costa española lejos está de alcanzar estos límites legales.

La Ley de Costas

La Ley de Costas de 1989 establece que todos los vertidos requieren autorización de la Administración competente, que se otorga con sujeción a la legislación estatal y autonómica aplicable, sin perjuicio de la concesión de ocupación de dominio público refiriéndose tanto a vertidos líquidos como sólidos, cualquiera que sea el bien de dominio público marítimo-terrestre en que se realicen. A continuación nos referimos a los puntos que establece la ley de costas y se incumplen de forma sistémica:

- No podrán verterse sustancias ni introducirse formas de energía que puedan comportar un peligro o perjuicio superior al admisible para la salud pública y el medio natural, con arreglo a la normativa vigente.
- Todos los puntos de vertido deben proporcionar datos sobre los volúmenes de vertidos, cánones de vertido y datos específicos sobre el medio receptor, objetivos de calidad de las aguas en la zona receptiva y previsiones que si fuese necesario se adoptarían para reducir la contaminación.
- Así mismo, las administraciones competentes en materia de vertidos, tienen la potestad de prohibir aquellos procesos industriales que, a pesar del tratamiento al que se sometan, pueden ocasionar una contaminación superior a lo admisible.

Los 10 casos de mayor impacto por vertidos de aguas residuales urbanas

A continuación, destacamos los 10 casos que crean un mayor impacto por vertidos de aguas residuales urbanas a lo largo de toda la costa del estado español.

1. Barcelona

La ciudad de Barcelona cuenta con una desplanificación de la recepción de los tipos de agua flagrante y, de alto impacto sobre el medio marino.

Las aguas residuales de los cerca de 3 millones de habitantes de Barcelona y la primera corona metropolitana son depuradas por dos macro depuradoras situadas en el Besós y en el Llobregat (situada al lado de la nueva desembocadura (artificial)). Previamente, todas las aguas residuales de cerca de 1,5 Millones de

personas se vertían directamente a mar. En la mayor parte de ciudades del entorno metropolitano, la red de aguas pluviales se mezcla con la de alcantarillado. Por ello, en episodios de lluvias fuertes, la depuradora no es capaz de absorber el volumen aportado y vierte todas sus aguas (con la carga fecal parcialmente diluida) directamente a mar.

Ecologistas en Acción denuncia que la administración usa mal los aliviaderos de aguas pluviales conectándolos a la depuradora y, entorpeciendo el correcto funcionamiento de ella.

Por otro lado, recientemente se finalizó la construcción de la desaladora de El Prat, también muy cerca de la desembocadura del Llobregat. Ecologistas en acción denuncia que esta estación Desaladora no sería necesaria si se gestionasen correctamente las aguas residuales urbanas y se aprovecharan después de un necesario tratamiento terciario.

2. Los Parques Naturales del País Valenciano indefensos ante los vertidos urbanos

Los parques naturales del País Valenciano han ido siendo acorralados por un modelo de expansión urbanística que no sólo los separa y aísla del resto del territorio sino que, los deja indefensos ante los continuos vertidos orgánicos procedentes de sus ineficientes depuradoras y redes de saneamiento. Tenemos que señalar que el crecimiento de las zonas urbanas entorno a estos parques naturales no ha ido de la mano de la planificación de la depuración de sus aguas y, esto está ocasionando consecuencias drásticas. Los parques más afectados son:

Vertido de aguas residuales en el Parque Natural de la Serra Gelada. “La Cascada de la Merda”, Benidorm, Alicante. El vertido continuo, que lleva produciéndose desde hace más de 25 años, de la conocida como “cascada de la Merda” del PN de Sierra Gelada, sigue sin solución. Los datos de depuración del 2009 reflejan el problema, al ser una estación incapaz de controlar el volumen de aguas a tratar de una población que se multiplica, sobre todo en época estival.

Nos encontramos en los acantilados del Albir, entre Altea y Benidorm, un entorno natural de agresiva belleza, con una bella cascada de agua que desemboca dulcemente al mar. Una rica biodiversidad al amparo de las praderas de Posidonia oceánica.

El vertido sigue aún contando con el beneplácito de la Generalitat Valenciana, la Conselleria de Territorio, el Ayuntamiento de Benidorm y la dirección del Parque

Natural de la Serra Gelada ya que, sin la participación directa por acción u omisión, este vertido no sería posible por ser contrario al derecho comunitario.

Las aguas residuales de Benidorm, parte de la Nucía, Polop y Finestrat son transportadas a la estación depuradora de Benidorm. Esta EDAR no tiene capacidad suficiente para toda el agua que recibe, por lo tanto, el caudal que no se puede depurar, así como el que se depura deficientemente, se envía directamente al mar.

Cuando surge algún problema en la E.D.A.R., también se envían directamente al mar las aguas sin ningún tratamiento desde otros puntos, como la punta de l’Escaleta, junto al Racó de l’Oix de Benidorm.

El PORN del Parque Natural de la Serra Gelada obligaba a tomar medidas urgentes (seis meses) que nunca se han proyectado, mientras, los permisos provisionales del vertido caducan sucesivamente y nadie se hace responsable.

Este vertido afecta a sectores muy importantes de la economía local, la oferta turística está seriamente amenazada y produce una enorme degradación del entorno, reducción de la calidad turística (playas de baño...), reducción de la oferta (pesca deportiva, submarinismo, turismo náutico...), previéndose un futuro incierto en cuanto a afecciones al sector pesquero que puede verse reflejado en: reducción de capturas, reducción de la diversidad, reducción de la calidad del pescado, pérdida de mercado.

Así mismo, afecta a las aves marinas y a la vegetación entre las que se encuentran especies endémicas como *Silene hifacensis*, *Juniperus macrocarpa*, *Teucrium buxifolium*.

La Albufera de Valencia. La presión urbanística y la falta de suficientes plantas depuradoras o de insuficiente tratamiento en algunos puntos de la costa valenciana, han sido motivo de denuncia por parte de la Unión Europea, cuya normativa establece como delito el vertido de aguas residuales sin depurar. Aunque la normativa hace años que está en vigor, hay grandes localidades del País Valenciano donde no se depuran las aguas correctamente. En muchas más, incluso en Valencia, las plantas no tiene capacidad y parte de las aguas residuales no se tratan correctamente. Los vertidos urbanos de más de 200.000 habitantes de, al menos 15 municipios, se estarían vertiendo al litoral sin una correcta depuración, contaminando la costa y las playas.

Un caso importante es el de la Albufera de Valencia, ya

que pese a contar con el máximo nivel de protección, este Parque Natural se ve sometido de manera regular a vertidos ilegales de residuos, vertidos incontrolados de aguas fecales y pluviales provenientes de municipios próximos así como presión urbanística. El artículo 5.7 del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Parque Natural sobre conservación de la fachada litoral establece que “se evitará la construcción de cualquier obra o instalación que genere modificación de la dinámica litoral actual y en consecuencia altere la morfología actual de las playas”.

Estos vertidos conllevan graves impactos sobre especies presentes en la zona como: el samaruc, el fartet (especie protegida) y otras especies de peces y crustáceos que precisan de aguas limpias para poder desarrollarse. Así mismo, los impactos sobre la fauna limnícola son considerables debido de nuevo al estado contaminado de las aguas.

Estos vertidos rompen la dinámica natural y ocasionan graves impactos en el buen funcionamiento trófico de la Albufera, desnaturalizando y mermando los valores de este Parque Natural.

3. Parque de Ses Salines. Ibiza y Formentera, Baleares.

El Parque Natural de Ses Salines d'Eivissa i Formentera está situado entre las dos islas Pitiusas, se extiende desde el sur de Ibiza al norte de Formentera, incluye el brazo de mar que las separa y ocupa un territorio aproximado de 1786 ha terrestres y más de 13.000 marinas. Constituyen un ejemplo paradigmático de la riqueza de la biodiversidad mediterránea. Su singularidad se basa en proporcionar un lugar de descanso y nidificación para la avifauna en sus migraciones. Como espacio natural de especial interés engloba un conjunto de hábitats terrestres y marinos, con valores ecológicos, paisajísticos, históricos y culturales de primer orden a escala internacional.

Esto no impide que exista un emisario submarino en pleno corazón del parque frente al puerto de la Savina. Este emisario adjunto a la depuradora de Formentera de 18 metros de profundidad y una longitud de unos 400 metros, vierte al mar las aguas deficitariamente depuradas, sólo cuenta con tratamiento primario durante el invierno y, no depura en épocas estivales debido a la falta de previsión de la población flotante, lo cual hace, que se contaminen las aguas y los recursos marisqueros de la zona y, que aparezcan aguas fecales y restos orgánicos en suspensión. El emisario se encuentra en mal estado en toda su longitud. La causa

está directamente relacionada con la reducida capacidad de la estación depuradora de la isla, situada en Sant Francesc, dependiente de la conselleria balear de Medio Ambiente. Esta instalación tiene una capacidad de depuración estimada en 14.000 usuarios, cuando en la actualidad Formentera soporta una presión en torno a las 40.000 personas los vertidos.

Otro foco de contaminación sobre el Parque de Ses Salines se encuentra al sur de Ibiza, donde podemos ver la presencia de Ulváceas, algas verdes indicadoras de contaminación orgánica en los sustratos rocosos semisumergidos de la parte del parque que se sitúa en la costa sur de la Isla de Ibiza.

De nuevo el alto grado de ocupación costero que sobrepasa la capacidad de carga del territorio, en esta ocasión representado por una depuradora que no puede hacer frente a la totalidad de las aguas residuales que genera el excesivo crecimiento de su municipio, nos va dejando aguas contaminadas, que ocasionan problemas para la fauna y flora así como problemas en la salud humana; sin que se tomen medidas efectivas para paliar estos impactos.

4. Mar Menor

El descontrol urbanístico y la falta de planificación de estaciones depuradoras entorno al crecimiento exponencial urbanístico sufrido en las distintas localidades de la laguna costera del Mar Menor hace, que esta laguna costera semicerrada al mediterráneo recepcione, año tras año, un exceso de vertidos superando con creces la capacidad natural de depuración de la laguna. Esta errónea creencia de que el mar puede acoger de forma infinita vertidos, y más en este caso, en el que hablamos de una laguna semicerrada al mediterráneo, repercute muy negativamente sobre la calidad de las aguas, sobre los ecosistemas marinos, especies que lo conforman y sobre el equilibrio natural global de la mayor laguna costera de la península ibérica. La proliferación excesiva de medusas lejos de suponer un problema para la laguna, aunque sí para el baño, nos indica un exceso de contaminación, ya que el crecimiento exponencial de las mismas viene directamente asociado a los vertidos en el Mar Menor, actuando estos organismos como depuradores naturales ya que ejercen un control de los booms de fitoplancton, siendo por lo tanto, necesarios para evitar la eutrofización sus aguas (anoxia de sus aguas) y el equilibrio de la laguna. La solución, no es la retirada periódica año tras año de masas enormes de medusas, sino cortar el problema desde la raíz y conseguir un vertido cero en la castigada laguna salada.

Los vertidos que llegan al Mar Menor proceden de distintos focos:

Por un lado aparecen los procedentes del campo de Cartagena, fitosanitarios y pesticidas que llegan al cauce de las ramblas acabando en última instancia en el Mar Menor. Un claro ejemplo de ello es la playa anexa al Camping Cartagonova, donde se encuentra la desembocadura de la Rambla del Albujón, en Los Alcázares. Esta playa lleva años afectada por los nitratos, fosfatos y otros fertilizantes que llegan a través de la rambla y que proceden de la agricultura intensiva del campo de Cartagena y de las aguas deficitariamente depuradas del municipio ribereño de Los Alcázares y de Torre Pacheco, que realizan sus vertidos en la citada rambla. Las aguas son anóxicas, en análisis realizados por laboratorios se ha podido comprobar bacterias como la Salmonera.

Por otro lado, los provenientes de la pésima depuración de las EDAR anexas al Mar Menor. El exceso de ocupación que sufre esta zona en época estival, debido al turismo, sobrepasa la capacidad de depuración de las EDAR que no están preparadas para asumir tal cantidad de aguas residuales y abastecer tanta demanda de agua ya que la población se multiplica de forma acusada, provocando que se lleve a cabo una insuficiente depuración de estas aguas que, posteriormente se vierten a la laguna provocando una alta contaminación que se ve reflejada en malos olores, acumulación de basuras y aparición de fangos, muerte de especies de flora y fauna y, aguas no aptas para el baño que han provocado más de una vez problemas de salud en los usuarios de la ribera del Mar Menor.

Un ejemplo de ellos sería la Depuradora de La Loma-Los Urrutias, que presenta problemas de filtraciones de aguas salobres y arroja sus aguas insuficientemente depuradas a la rambla del Miedo, que desemboca también en la laguna del Mar Menor

Estos vertidos continuos y agravados en la época de verano repercuten muy negativamente en la calidad de la zona y en el equilibrio natural.

Ecologistas en Acción denuncia además, que la Comunidad Autónoma de Murcia lleva tres años ocultando la información de las estaciones depuradoras de toda la región y dificultando la participación ciudadana en la recuperación de la laguna costera del Mar Menor. Por lo tanto, el Gobierno Autónomo de Murcia incumple de forma sistemática la Ley 27/2006 de Acceso a la Información Ambiental.

5. Algeciras

La situación de la depuración de aguas en la Bahía de Algeciras es alarmante. En Algeciras vemos como, aunque la depuradora está en construcción, después de una década de reivindicaciones, las aguas residuales de Algeciras de más de 115.000 personas son vertidos al mar si la más mínima depuración. Esto hace que se viertan unos 12 millones de metros cúbicos anuales de aguas fecales directamente al mar. La depuradora no se prevé que empiece a funcionar hasta, al menos, dentro de un año y, esperamos que esté bien planificada, algo no garantizado pues, en las EDAR planificadas y gestionadas por la Junta de Andalucía, ya que estas suelen ser enormemente deficitarias. A esto, debemos sumarle que los vecinos de la colonia británica de Gibraltar tampoco depuran sus aguas y, éstas son vertidas en forma de cascada desde media altura del peñón al interior de la bahía.

Ecologistas en Acción denuncia la enorme irresponsabilidad de las administraciones andaluza y Gibraltareña ya que, las aguas de la bahía de Algeciras se mezclan con las corrientes presentes en el Estrecho que generan numerosos afloramientos en el Mar de Alborán y van, circulando por éste y alimentándose de nutrientes y contaminantes hasta desaguar enfrente de las costas de Algeria. Hemos de indicar que esta contaminación está afectando a los recursos pesqueros de la cuenca marina del Mar de Alborán de alto interés pesquero y ecosistémico.

6. Ceuta

Ciudad Autónoma de Ceuta. En Ceuta no existe depuración, la evacuación de las aguas residuales se produce por tres vías: la inexistencia de red de saneamiento, viviendas que no están conectadas a la red y vertidos a través de los aliviaderos de las estaciones de bombeo. Destacando los siguientes puntos de vertido:

- **Playa de San Amaro.** Afectada por salidas frecuentes de aguas fecales cada vez que llueve o se produce una avería o un corte del suministro eléctrico. Este aliviadero es especialmente impactante pues evacua directamente al LICES6310002. Justamente frente al lugar de evacuación existen hábitats de gran importancia de *Paramucea clavata* (la gorgonia roja mediterránea).

- **Plata del Tarajal o Arcos Quebrados.** Se trata de la zona litoral situada muy cerca de la frontera con Marruecos y donde se producen constantemente salidas de aguas fecales que además tienen el agravante de producirse a cielo abierto. La vulgarización de las comunidades bentónicas es uno de los indicadores de contaminación más evidentes de toda la zona.

- **Playa de Benítez.** Tiene una salida también continuada de aguas fecales a cielo abierto y produce los mismos efectos que la anterior.

- **Playa de Miramar.** Salidas de aguas fecales en dos puntos de la playa. En uno de ellos existen unas casas que vierten directamente a través de tuberías al mar a las que se une un emisario proveniente del hospital militar.

- **Playa de la Desaladora y el Trampolín.** En ellas desembocan las aguas de la barriada que no están conectadas a la red de saneamiento y además los lodos que intermitentemente se vierten de la depuradora de agua potable.

Si hacemos una distinción entre vertidos producidos por la inexistencia de red de saneamiento; viviendas que no están conectadas a la red y vertidos a través de los aliviaderos de las estaciones de bombeo. Los vertidos sin depurar al mar desde tierra en Ceuta provienen principalmente de:

- **Calamocarro:** Pozos ciegos y fosas sépticas.

- **Barriada Postigo y Perrera:** No todas las viviendas tienen conexión a la red de saneamiento. Vertidos directos que desembocan en el mar

- **Polígono J. O. P. Benítez y Atracadero de los Ferris.** La mayor parte se encuentra desconectada de la red de saneamiento.

- **Club Náutico C.A.S.** Su punto de desagüe está muy por debajo de la red de saneamiento (ya que es una zona propiedad de la Autoridad Portuaria que ha ganado terrenos al mar) siendo necesaria la conexión con la red de saneamiento a través de una estación de bombeo.

- **San Antonio:** Núcleo urbano que vierte sus aguas negras de manera incontrolada.

- **Recinto Sur:** El núcleo no dispone de ninguna red de saneamiento.

- **Escuelas prácticas:** Viviendas que vierten directamente sobre el acantilado.

- **Barriada el Sarchal.** Viviendas afincadas en el acantilado que vierten de manera incontrolada

- **Barriada de la playa de Miramar.** Vertido de aguas residuales de las viviendas directamente al mar, a lo que hay que sumar la basura existente que da a este pequeño trozo de costa un aspecto lamentable.

- **Almabraba-Tarajal.** Algunas viviendas vierten directamente en el mar.

- **Agrupación de viviendas junto a la cárcel.** Estas viviendas no tienen conexión con la red de saneamiento,

por lo que su vertido es directo hacia el arroyo.

- **Agrupación de viviendas frente al matadero.** Vertido directo fuera de la red de alcantarillado.

- **Barriada príncipe Alfonso y alrededores.** Cinco puntos de vertidos incontrolados de aguas fecales carecen de red de saneamiento por lo que los vertidos se hacen directamente al arroyo.

- **Cabrerizas, Cabrerizas bajo y casas de Bartolo.** En esta zona alta no llega la red de saneamiento.

7. Ría de Vigo

El alto nivel de contaminación es otro de los graves problemas que afectan a la ría de Vigo. Las depuradoras actuales, más que mejorar, están a degradar la calidad de las aguas con niveles muy superiores a los permitidos por la ley. El desastroso estado de la red de saneamiento hace rebosar todos los aliviaderos del litoral, produciendo enormes concentraciones de coliformes que se suman a las ya altas concentraciones de metales pesados, cloribifenilos e hidrocarburos.

Ecologistas en Acción denuncia que esta situación se reproduce en la práctica totalidad de las rías de Galicia, siendo la ría de Vigo su máximo esponente, lo que pone en serio peligro al sector marisquero de Galicia debido, a la capacidad y naturaleza de filtración del agua de los moluscos de interés marisquero.

La inversión más importante se produjo en la instalación que más contamina: la depuradora del Lagares. Los 22,5 millones que ha requerido, pasarán a la historia cuando se cierre y dé paso a la nueva planta que se hará en el mismo lugar. Mientras tanto, sigue librando la friolera de 166 millones de litros contaminantes al día (44 de ellos sin ningún tipo de tratamiento).

La segunda obra más cara fue la depuradora de Teis (10,2 millones), que tiene tratamiento terciario pero que tampoco funciona correctamente y suelta coliformes, según reconocen los técnicos de Aguas de Galicia. Le siguen el saneamiento integral de Moaña (8,7), el del fondo de la ría (7,3 millones), donde hay niveles de plomo elevados, el saneamiento integral de Gondomar y el río Miñor (7,1) y la ampliación de colectores y la depuradora de Nigrán (7,1). Analizamos la situación de las depuradoras y puntos de vertido de la ría:

- **Depuradora de Lagares.** La depuradora actual del Lagares está construida en parte, en terreno de dominio público marítimo terrestre. Es una depuradora ilegal que no cuenta con concesión de Costas.

La zona sobre la que se ubica es la Xunqueira do Lagares, paraje natural valioso, que lleva años degradándose debido a la instalación de la depuradora en su contorno. Hoy en día, está proyectado para el mismo sitio una gran macrodepuradora que, lejos de arreglar los problemas de contaminación de la ría de Vigo, lo que va a hacer es intensificarlos, además de destrozar un humedal, de extraordinaria riqueza (cuenta con 5 habitats de interés comunitario). La nueva macroEDAR completaría la destrucción irreversible de la Xunqueira, de sus valores naturales, y no solucionará la calidad de las aguas de la ría. Pero sí que afectará muy directamente a la salud y calidad de vida de los vecinos de la zona, generará un impacto paisajístico gravísimo en el Amial da Carrasqueira (bosque) ya que este desaparecerá para ser sustituido por la nueva EDAR. Consideramos alarmante y grave que, tanto la Consellería de Medio Ambiente, como la Consellería de Política territorial y el propio Ayuntamiento de Vigo, a pesar de la legislación vigente, consideren el emplazamiento actual de la EDAR del río Lagares como localización ideal y definitiva de la nueva depuradora (macrodepuradora). Saber que esto significa la destrucción total de la marisma y por supuesto, la comisión con pleno conocimiento de causa de infracciones graves contra la Ley de Costas y contra el Reglamento de Actividades Clasificadas, así como los delitos tipificados en el Código Penal contra la ordenación del territorio. Uno de los principales causantes de la contaminación en la ría es la depuradora del Lagares, inaugurada en 1997, cuando empezó a funcionar a pleno rendimiento ya estaba desbordada por la afluencia de residuos a tratar. Estas instalaciones incapaces de tratar todo el agua que reciben, sólo en un mes arrojan a la ría 2000 millones de litros de agua sin procesar, lo que hace que sea uno de los principales focos de contaminación.

• **Depuradora de Tesis.** Funcionamiento ineficiente con vertidos a la ría por sus aliviaderos.

• **Depuradora de Redondela.** Los vertidos se hacen en zona de red natura sobre bancos de almeja, berberecho y navaja, muy cerca de la playa de Cesantes. La Plataforma en Defensa da Enseada de San Simón ha presentado a lo largo de los cuatro últimos años, alrededor de treinta denuncias por mal funcionamiento, sin obtener resultado ninguno. Más recientemente se pusieron los hechos en conocimiento de Fiscalía de Medio Ambiente, la cual interpuso a su vez denuncia en el juzgado de Redondela. La plataforma se personó Acusación Pública en la causa. De esto hace un año y siguen esperando noticias del juzgado.

• **Depuradora de Nigrán.** Depuradora ineficiente. Existen algunas viviendas que no están enganchadas

a la red de saneamiento y que vierten sus aguas residuales al subsuelo o a la costa.

• **Depuradora de Gondomar.** Depuradora ineficiente.

• **Depuradora de Baiona.** Depuradora inexistente. Vierte las aguas residuales sin depurar desde una estación de pretratamiento,

• **Depuradora de O Morrazo.** La depuradora de Cangas sigue vertiendo al mar residuos sin depurar correctamente, por lo que la contaminación sigue afectando a una zona “sensible” del litoral cangués.

8. País Vasco y Cuenca Cantábrica

La vertiente cantábrica posee un número reducido de depuradoras, probablemente debido al uso histórico de sus instalaciones, que no se han adaptado a los nuevos núcleos de población. Esto es difícil de analizar ya que las fuertes corrientes de esta vertiente diseminan el vertido. Las escasas depuradoras existentes en la zona sólo cuentan mayoritariamente con tratamiento primario, es decir, separar sólidos de líquidos. Esto, unido a que los vertidos son en su gran mayoría ilegales o incontrolados hacen que no se dispongan de suficientes datos. Debido a la contaminación de las aguas la actividad marisquera que mayoritariamente se dedican al cultivo de bivalvos, depuradoras biológicas que filtran grandes cantidades de aguas, por lo que muchas veces se ha visto mermada.

Esta situación que se reproduce en las tres comunidades con costa en el Mar Cantábrico: Asturias, Cantabria y País Vasco llegando a su máximo impacto sobre los ecosistemas costeros y marinos en el País Vasco. En estas comunidades, además, es difícil separar los vertidos según su naturaleza orgánica o industrial. Esto es debido, al desarrollo histórico y falta de planificación de los vertidos que ha reinado en la cuenca cantábrica durante años.

El último Informe oficial de la “Red de seguimiento del estado ecológico de las aguas de transición y costeras de la Comunidad Autónoma del País Vasco” se refiere a su estado en 2007, recogiendo la evolución desde 1995. Incluye el estudio de 18 masas de agua:

• 14 masas de transición correspondientes a las cuencas vertientes: Barbadún, Nervión interior y exterior (estuario), Bidasoa, Oka interior y exterior (estuario), Lea, Artibari, Deba, Urola, Oria, Urumea, Oiartzun y Bidasoa

• 4 masas costeras: Cantabria-Matxitxako, Matxitxako-Getaria, Getaria-Higer y Mompas-Pasaia.

Los análisis respecto al estado químico, indicaban que no se cumplen los parámetros de calidad en 4 masas

(Nervión interior, Deba, Oiartzun y Mompas-Pasaia) y no cumplen en parte de su cuenca 5 más (Nervión exterior, Lea, Urola, Urumea y Bidasoa). El estado ecológico es deficiente en 2 (Nervión interior y Oka interior), aceptable en 7 y bueno en 9.

Se destaca como evolución del estado ecológico global desde 1995 una tendencia de mejora progresiva, aunque sólo se alcanza los 30-40% del cumplimiento de los objetivos de calidad previstos, siendo el incumplimiento especialmente notorio en los estuarios.

Respecto a las previsiones para 2015, 2 masas (Nervión interior y Oka interior) tienen riesgo alto de no alcanzar los requerimientos europeos de Buen Estado y en otras 7 el riesgo es medio: Barbadún, Lea, Artibai, Deba, Urumea, Oiartzun y Mompás-Pasaia (costera). También hay problemas con la calidad de aguas de baño y amenazas con la vista puesta en el 2015, de acuerdo con las nuevas Directivas europeas. Según un estudio realizado por Surfrider Foundation Europe en 2009 en las playas de Bizkaia, algunas podrían no alcanzar las exigencias de calidad (concretamente las de Mundaka, La Arena y Plentzia) por exceso de contaminación fecal y ver prohibido el baño para esa fecha. El seguimiento se va a extender a la costa de Gipuzkoa.

9. Cantabria

Respecto al saneamiento de las aguas residuales urbanas en las poblaciones costeras, en muchos casos se da una mala o inexistente depuración de aguas con el consiguiente vertido directo de aguas contaminadas, tanto urbanas como industriales, al medio marino. En el caso depuradoras pequeñas gestionadas por ayuntamientos, una vez puestas en marcha, no se produce un mantenimiento adecuado de las mismas por lo que dejan de funcionar y realizan vertidos directos de agua sin depurar. En otros casos, estas depuradoras están infradimensionadas ya que la falta de planificación hace que los municipios permitan una aumento de población por lo que la depuradora debe gestionar mucha más agua residual que para la que fue diseñada.

Un ejemplo de ello es La ría del Carmen. Con una superficie aproximada de 125.000 m² y una longitud de unos 3,5 km, se trata de una ría altamente contaminada y canalizada en su totalidad por lo que ha perdido su morfología original y su dinámica hídrica y de sedimentación. La contaminación de los lodos intermareales tienen como origen los vertidos incontrolados que se han dado durante décadas desde las

industrias instaladas en el entorno, cabiendo destacar los vertidos de metales pesados, principalmente cobre y zinc. Así mismo es destacable la actividad contaminante por aguas fecales y por los materiales arrastrados por las aguas pluviales y el viento desde las acumulaciones de mineral y escorias al aire libre de la industria. Por otra parte, los polígonos industriales vierten aceites, grasas, jabones... También se puede observar la existencia de residuos sólidos en el lecho de la ría.

Además, el abandono de usos de zonas circundantes ha originado una importante invasión en los márgenes por especies vegetales alóctonas como el plumero (*Cortaderia selloana*) y la chilca (*Baccharis halimifolia*).

10. Canarias

La situación de gestión de aguas de consumo humano, depuración de aguas y posteriores vertidos en la el archipiélago canario es caótico, irresponsable e insostenible. La administración canaria, ha facilitado los datos de las estaciones depuradoras de canarias de las que se pueden extraer las siguientes conclusiones:

- No se realiza depuración de aguas en ninguna de las islas del archipiélago de canaria. Lo que significa un mal uso del agua desalada y, por lo tanto incrementa la necesidad de desalación de aguas en las islas y, el planteamiento de instalar nuevas estaciones desaladoras de alto impacto sobre la biodiversidad marina, los recursos pesqueros y las playas.
- No se realiza un control y seguimiento de los procesos de tratamiento de aguas, no se miden los Demanda bioquímica de oxígeno (DBO5), la Demanda química de oxígeno (DQO) y el total de Sólidos en Suspensión (SS), tal y como, marca la directiva marco de aguas de la Unión Europea y el Real Decreto 509/1996 del Estado español.
- No se cumple con la ley 27/2006 de Acceso a la información Ambiental, facilitándonos en dos ocasiones del presente año 2010, datos deficitarios que por un lado, no incluyen la revisión trimestral del tratamiento de aguas que marca la ley y, por otro lado no marca los puntos de vertido. De este modo la administración canaria oculta la información a la ciudadanía canaria.

Ecologistas en Acción exige al gobierno canario que subsane y corrija esta situación pues, de lo contrario, hipoteca el frágil territorio insular.



Contaminación industrial en la costa

Es frecuente que las industrias más contaminantes se instalen cerca de un puerto que les facilite la entrada de las materias primas que necesitan y la salida de los productos que fabrican. También suele ocurrir que estas plantas aprovechen su situación geográfica para verter sus residuos en la arena o directamente al mar, en ocasiones mediante tuberías submarinas o “emisarios”, cuyo contenido resulta muy difícil o incluso imposible de controlar por las autoridades responsables del control de los vertidos.

Entre los múltiples episodios conocidos de contaminación industrial que han generado graves efectos sobre la salud de las personas y el medio ambiente en el estado español, destacan los vertidos al río Ebro procedentes de Ercros en Flix (Tarragona), y los producidos por Fertiiberia y FMC-Forêt en las marismas de la Ría de Huelva. En estos casos, como en muchos otros, sustancias extremadamente tóxicas han sido arrojadas al río o al mar sin ningún control, y sin que las empresas asuman responsabilidad alguna. Se están creando cada vez más zonas de alto riesgo en las zonas costeras.

El trasiego de petroleros, metaneros y transportes de sustancias peligrosas aumenta el riesgo de catástrofes y accidentes graves como los que se han producido en los naufragios de Campo de Gibraltar y Pasajes. Nuevas infraestructuras de almacenamiento y transformación de petróleo y gas se instalan en los entornos de los grandes puertos, generando una justificada preocupación social como en El Ferrol, y proyectos como el de la Refinería de Tierra de Barros en Extremadura conlleven oleoductos, estaciones de bombeo y gigantescos almacenamientos de materias tóxicas, explosivas e inflamables, multiplicando riesgos inasumibles en zonas de alta densidad de población.

La ley de responsabilidad ambiental

Ecologistas en Acción pide una reforma de la Ley de Responsabilidad Ambiental para asegurar la existencia de un seguro que cubra desastres petroleros como el de BP en el Golfo de México.

En la anterior legislatura, el Gobierno socialista aprobó la Ley de Responsabilidad Ambiental. La Ley supuso un avance importante en la legislación española para proteger el entorno. El objetivo básico de esta Ley es "quien contamina repara". Pero, como ya denunció Ecologistas en Acción en su momento, es un texto que presenta generosos 'coladeros' que impiden que quien contamine repare en muchos casos. Por ejemplo, un desastre similar al de la plataforma petrolera de BP en el Golfo de México en aguas españolas quedaría fuera de la Ley de Responsabilidad Ambiental.

Los ámbitos a los que compete esta Ley, son los referentes a la gestión y transporte de residuos y sustancias tóxicas, vertidos a las aguas continentales y litorales, el uso de biocidas y fitosanitarios, la libe-

ración de contaminantes a la atmósfera, liberación intencional y el transporte de organismos manipulados genéticamente.

Pero hay otros importantes ámbitos que no quedan recogidos por esta legislación. En concreto no tendrían responsabilidad ambiental las afecciones sobre las aguas marinas, la atmósfera y las especies no protegidas. Actividades tales como la defensa nacional o la seguridad internacional, el transporte marítimo de sustancias tóxicas, el traslado de residuos fuera de la UE, el transporte de sustancias peligrosas, la contaminación por hidrocarburos, y la energía nuclear tampoco están sujetas a responsabilidades en esta Ley. Así como las actuaciones de las empresas españolas en el extranjero.

Es decir que, por partida doble, el vertido de una plataforma petrolera queda fuera de la asunción de responsabilidad ambiental. Ecologistas en Acción recuerda que en nuestros mares también hay plataformas petroleras, como las pertenecientes a Repsol situadas en la costa tarraconense. Es cierto que estas plataformas no están en aguas profundas, como las del Golfo de México, pero eso no implica que no se pueda producir un accidente de consecuencias catastróficas. Si esto pasase, Repsol, según el actual texto de la Ley de Responsabilidad Ambiental, no tendría que hacer frente a la reparación del daño causado.

El elemento más positivo de la Ley de Responsabilidad Ambiental es la obligatoriedad de que las empresas suscriban un seguro para hacer frente a los posibles desastres. Este es otro elemento que hace muy necesaria la eliminación de las excepciones recogidas en la ley. Por ejemplo, ya se está rumoreando una posible bancarrota de BP en un proceso de fusión (compra) con otra petrolera. Esta maniobra trataría eximir al gigante británico de hacer frente a los cuantiosos daños causados.

Hay que recordar que, según Credit Suisse, los costes que le supondrán las tareas de limpieza a BP podrían ascender a 19.000 millones de euros. Además de eso, BP podría hacer frente a 11.500 millones más en concepto de demandas presentadas por pescadores del golfo y por el sector turístico. Así pues, aunque los cálculos conservadores sitúan la factura en 12.400 millones, no es descabellada una cifra que se aproxime a los 33.000.

Para evitar que quien contamine no asuma su responsabilidad, es fundamental que todos los ámbitos en los que pueden producirse desastres ambientales tengan que suscribir obligatoriamente seguros. Es decir, que entren dentro de la Ley de Responsabilidad Ambiental. Por todo ello Ecologistas en Acción considera que hay sobrados motivos para reformar la Ley de Responsabilidad Ambiental y eliminar las excepciones a su cumplimiento que figuran en el texto actual.

Las 10 Banderas Negras que recogen los casos que mayor impacto están generando, tanto sobre los ecosistemas marinos como sobre la costa y, la atmósfera son:

1. Estuario del Río Guadalquivir. Andalucía

Una de las grandes amenazas sobre el estuario son los vertidos de metales pesados de la Mina Cobre-Las Cruces, que ya han comenzado a producirse a la altura de la Algaba. En conjunto todos estos fenómenos y la carga de contaminación de numerosos municipios que siguen sin depurar sus aguas residuales (Lebrija, Las Cabezas, Los Palacios...), suponen una importante amenaza sobre el estuario del Guadalquivir. Recordamos que dicho estuario es un espacio protegido de la Red Natura 2000 y el tramo final es Reserva Pesquera por su importancia en la cría de gran parte de las especies que se pescan en el Golfo de Cádiz. Esta reserva pesquera es estratégica en el mantenimiento de los recursos pesqueros del Golfo de Cádiz y, de su salud depende también, la salud de los recursos pesqueros de la zona con más pesca litoral y costera artesanal de todo el estado español. La contaminación existente en su lecho marino ha hecho que la Junta de Andalucía haya tenido que decretar 4 vedas temporales para el marisqueo en los últimos 5 años. Por lo tanto, este proyecto en este lugar, significa un auténtico suicidio.

El complejo hidrometalúrgico-minero Las Cruces, con la corta minera de extracción de cobre a cielo abierto más grande de Europa, situada a escasos 10 km de las minas de Aznalcóllar y otros 15 km de la capital andaluza, Sevilla.

Explotada por la empresa Cobre Las Cruces S.A (CLC), que pertenece en un 70% a la multinacional canadiense Inmet Minig, responsable de uno de los desastres ambientales más devastadores provocados por el vertido contaminante en el río Fly, en Papúa Nueva Guinea, de millones de toneladas de residuos mineros procedentes

de la mina OK Tedi.

Aquí en España, aguas arriba de la Reserva Pesquera del Estuario del Guadalquivir y de Doñana, la planta hidrometalúrgica de CLC, tras el procesamiento del mineral de cobre, genera aguas residuales industriales, contaminadas con metales pesados, que van ser vertidas de manera continua durante toda la vida de la planta, mediante una tubería de 12 km que conecta directamente el recinto minero con el Estuario del Guadalquivir, en Domino Público Marítimo Terrestre, con punto de descarga a un par de kilómetros aguas arriba de Sevilla.

Este vertido fue autorizado inicialmente en el año 2003, sin Evaluación de Impacto Ambiental, por una cantidad de 1.500.000 m³/año por el entonces Director General de Prevención y Calidad Ambiental de la Junta de Andalucía, Juan Espadas Cejas, actual candidato del PSOE a la alcaldía de Sevilla. En el año 2007, se redujo esa autorización hasta 900.000 m³/año, pero manteniendo las concentraciones máximas de metales pesados como arsénico, plomo, mercurio, cadmio y selenio.

En abril de 2008, coincidiendo con el X aniversario de la catástrofe anunciada de las minas de Aznalcóllar, durante la fase de construcción de la corta minera de Las Cruces, y antes de empezar la producción de cobre, la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir (CHG), dependiente del Ministerio de Medio Ambiente suspende la autorización de CLC porque la mina saca ilegalmente agua del acuífero que está justo encima de la veta de cobre y contamina el acuífero inyectando arsénico en aguas de consumo humano.

Esto provocó la paralización forzosa de la construcción de la mina hasta abril de 2009, y la imputación de los máximos responsables de la mina por presuntos delitos de daños y contra el medio ambiente. Esta imputación todavía no ha sido resuelta.

Sin embargo, la Junta autoriza el inicio del vertido al Guadalquivir en octubre de 2008, dado que la afluencia de agua del acuífero en el fondo de la corta minera es 10 veces mayor de lo previsto por CLC y de lo autorizado por la CHG.

En abril de 2009, ante las presiones de Ecologistas en Acción para garantizar el VERTIDO CERO al Guadalquivir, el Consejo de Participación de Doñana, llega al acuerdo de exigir a la Junta de Andalucía la minimización del

vertido al Guadalquivir hasta 200.000 m³/año y con valores de calidad de agua potable, así como la realización de un estudio sobre la reutilización completa de dicho vertido en otros usos, de manera que no se vierta nada al Guadalquivir.

Sin embargo, ese mismo mes de abril de 2009, la Junta autorizó el reinicio de la construcción de la corta minera, y en junio de 2009 se inicia la producción de cobre en la Planta Hidrometalúrgica. La mina ha vuelto a estar paralizada durante el invierno de 2009/2010, debido a las constantes inundaciones de la corta minera, provocadas por el desbordamiento de las previsiones de afloramiento de aguas subterráneas del acuífero y por las lluvias invernales.

Estas aguas subterráneas, al entrar en contacto con la masa mineral, se contaminan con metales pesados, y aunque la Agencia Andaluza del Agua de la Junta ha autorizado el uso de esas aguas en la Planta Hidrometalúrgica de CLC, y se ha incrementado la capacidad de depuración, una vez más las previsiones están fallando y las aguas contaminadas sobrantes están siendo vertidas al Guadalquivir, por lo que parece muy poco probable que se vaya a cumplir con los acuerdos del Consejo de Participación de Doñana.

Ecologistas en Acción ha solicitado, de manera reiterada, la información sobre calidad y cantidad del vertido real al Estuario del Guadalquivir, que se ha producido durante los años 2009 y 2010, sin que hasta la fecha haya obtenido respuesta.

Mucho nos tememos que esta situación se siga repitiendo durante los 15 años previstos inicialmente de funcionamiento de la Mina de Las Cruces, y en consecuencia, los valores de fondo de arsénico, cadmio, plomo, mercurio y selenio se incrementen, poniendo en serio peligro la salubridad de la Reserva Pesquera del Estuario Bajo Guadalquivir.

2. Bahía de Portman. La Unión Murcia.

La bahía de Portmán está considerada como uno de los puntos más negros de todo el Mediterráneo en lo que se refiere a contaminación por metales pesados. Hasta 1990 (cuando la explotación minera cesó) el 75% de todos los vertidos industriales existentes a lo largo del litoral mediterráneo español salían por el emisario a cielo abierto de Portman. Se estima que la antigua

bahía contiene 50 millones de toneladas de residuos de minería, que en algunos lugares alcanzan los 25 m. de potencia. Durante los 30 años que duraron los vertidos, las aguas frente a la bahía presentaban gran cantidad de material en suspensión, lo que interfería con la dinámica normal del plancton y de los peces. Debido a esta actividad, paralizada por la fuerte presión internacional de diversas asociaciones, sus fondos presentan los sedimentos más seriamente contaminados por metales pesados del Mar Mediterráneo. Diversos estudios han detectado niveles altísimos de zinc (5,09 g/g), plomo (1,18 g/g) y cadmio (6,25 g/g). La recuperación ambiental y social de la bahía de Portmán sigue hoy en debate, ya que es de difícil solución. La utilización de los sedimentos para construir un dique en el puerto de Escombreras, localidad cercana, no fue aprobado por la Comisión Europea. Al dragar estos sedimentos muy tóxicos se produciría una resuspensión que favorecería su extensión en el litoral murciano con graves impactos sobre las comunidades marinas.

Además, es de lamentar que ante la deuda histórica que tiene la administración regional para regenerar esta bahía, los únicos proyectos que se han presentado al respecto son: uno asociado a la ampliación del puerto industrial de la bahía de Cartagena (desechado en la actualidad por irregularidades del mismo) y otros, asociados a la construcción de puertos deportivos, lo que sometería a nuestros maltrechos ecosistemas marinos a una mayor presión. Hay que reseñar que varios colectivos han presentado alegaciones a este PGMOU, como ANSE, Fundación Sierra Minera y Liga de Vecinos de Portman. Actualmente se encuentra en ejecución el proyecto piloto de recuperación de los suelos contaminado de la bahía.

En el 2010, debido a los recortes presupuestales del estado, se estudia si es posible destinar fondos para seguir con este proyecto, o si de nuevo nos enfrentamos a otro parón en la regeneración de la bahía, que tan largo tiempo espera ser regenerada. Así mismo, en el 2010 sale a información pública el proyecto de "viabilidad económica del puerto de Portman".

Este caso nos debería hacer reflexionar sobre los efectos permanentes de determinados proyectos antes de ejecutarlos, ya que en la mayoría de los casos se producen graves daños irreversibles, cuya recuperación es inviable económicamente y/o técnicamente.

3. Ría de Navia. Asturias

El estuario en el que se encaja la Ría de Navia, se encuentra altamente transformada debido a la actividad industrial de la papelera ENCE. Los continuos vertidos realizados por esta empresa al interior de la ría ocasionan continuamente episodios de mortandad de peces cuando coinciden con mareas vivas que deja la columna de agua sin oxígeno, en un proceso de anoxia, que está conllevando la eutrofización de sus ecosistemas acuáticos de naturaleza salobre. Debido a la instalación de esta industria hemos perdido en la zona toda la actividad pesquera que, en su día, tuvo importancia por la pesca de la angula, fase de alevín de la anguila.

Además las rías de la vertiente norte son de interés estratégico para las fases de vida vitales de las especies de interés pesquero y la biodiversidad marina. Con la actividad de esta papelera, presumiblemente, esto ha dejado de ser así en esta área. Algo que debido a la connivencia de la administración con la empresa, ni se ha evaluado ni se ha estudiado. Por este motivo, los ciudadanos no contamos con datos útiles para exigir el cierre de esta planta.

Además, esta industria está ocasionando la pérdida de miles hectáreas de bosque atlántico ya que se realizan continuas plantaciones en la zona de eucaliptos, que tienen unas tasas de crecimiento muy rápidas pero, también tienen un enorme consumo de nutrientes del suelo forestal, lo que provoca la esterilidad de los mismos e, hipoteca el futuro de la zona.

4. El Ferrol. A Coruña, Galicia

La ría de Ferrol tenía en el informe de Banderas Negras del año 2008 una destacable bandera negra, que era la planta de gas REGANOSA, situada ilegalmente y con trampas administrativas dentro de la ría, poniendo en peligro la vida de muchos miles de personas y acabando con la poca vida de la de ría, que hace demasiados años que fue escogida como la sacrificada de Galicia para salvar al resto. El tiempo ha demostrado no sólo que decidir sacrificar una ría no es una buena decisión, sino que no han salvado el resto de las rías y que los intereses particulares pueden cambiar muchas voluntades y opiniones (el PSOE y el BNG, antes de llegar al gobierno en la legislatura anterior del bipartito, estaban en contra de esta situación dentro de la ría, pero una vez que tuvieron cuotas de poder, cambiaron curiosamente de opinión). Hoy en día los dos accionistas más destacables

de REGANOSA son la Xunta de Galicia y Caixanova y la situación sigue sin cambiar.

5. Sagunto. Parque Industrial.

El parque industrial de Sagunto se encuentra justo al lado de un humedal de gran importancia, como es el Marjal del Moro, declarado como ZEPA. Resulta paradójico que una zona industrial de esta importancia se encuentre pegada a un espacio natural de estas características, con los impactos que esto conlleva.

En este parque industrial se encuentran varias industrias pesadas de gran impacto como una regasificadora y una central térmica. Este tipo de industria siempre implica graves agresiones al medio ambiente debido, entre otros factores, al impacto producido por el vertido térmico y el vertido de cloro sobre la calidad del agua. En Mayo de este año, se ha terminado la instalación de un cuarto tanque de almacenamiento de Gas Natural Licuado (GNL), que permitirá duplicar la capacidad inicial de almacenamiento, al pasar de los 300.000 metros cúbicos iniciales, a la cantidad de 600.000. La planta de regasificación de Sagunto se encuentra ubicada en una parcela de 22 hectáreas ganadas al mar, dispone actualmente de una capacidad de almacenamiento de 450.000 metros cúbicos y de 1.000.000 de metros cúbicos por hora en regasificación. El tránsito marítimo es de gran intensidad, con unos 100 buques metaneros durante 2009, lo que supuso el 63% del tráfico total del puerto de Sagunto.

Sagunto. Ampliación del Puerto. La ampliación del puerto de Sagunto ha pasado algo desapercibida en proporción a la del puerto de Valencia, pero supone una importante obra y de un indiscutible impacto ambiental. Se está construyendo una tercera dársena, se está colmatando el segundo muelle y está pendiente la licitación de las obras del tercer muelle. Aunque actualmente la Autoridad Portuaria de Valencia (APV) ha confirmado la paralización del proyecto para la ampliación de la tercera dársena, debido a que la crisis ha provocado un parón. En cualquier caso, esta iniciativa cuenta en su tramitación con algunos avances, como un anteproyecto aprobado y el correspondiente estudio favorable de impacto ambiental, que definen el diseño de la futura dársena.

Esta obra cuenta con un presupuesto de alrededor de los 600 millones de euros, de los cuales la mayoría está previsto que se cubran a través de fondos públicos. En

cuanto a las características del proyecto para la dársena, este supondrá una ampliación de la actividad comercial y la creación de una zona deportiva, la superficie ocupará unos 1,9 millones de m², de los que una cuarta parte servirán para instalar 1.250 amarres.

6. Ría de Huelva. Andalucía.

Aumento de riesgo de accidentes graves. Sigue pendiendo sobre la ría de Huelva la amenaza de la acumulación de sustancias explosivas, tóxicas e inflamables en el Puerto de Huelva, en constante aumento por las nuevas ampliaciones de las instalaciones de la refinería de CEPSA y de las instalaciones de regasificación y almacenamiento de ENAGAS, suponiendo una inasumible fuente de riesgos de accidente grave.

Refinerías, térmicas y plantas de transformación y almacenamientos de combustibles y otras sustancias, buques que las transportan en un continuo trasiego, aumentan en cantidad y peligrosidad en las instalaciones del Polo Químico y del Puerto de Huelva, bajo el aliento continuo de la Autoridad Portuaria e instituciones como la Diputación Provincial y la Junta de Andalucía con todas sus delegaciones.

La Avenida Montenegro sigue siendo un símbolo de la tragedia ambiental de la ría de Huelva con emisiones contaminantes que extienden su veneno por toda la ciudad, materiales radiactivos y residuos peligrosos en cantidades gigantescas sobre las marismas del Tinto y repartiendo sus flujos y fugas por toda la ría.

Prueba de la peligrosidad a la que se enfrente esta zona de Huelva son los dos vertidos de Julio y Septiembre de 2009 procedentes de la descarga de la monoboya de CEPSA

Huelva reúne en su ría tal acumulación de riesgos de desastre ambiental que lo más normal es que se sucedan accidentes, incidentes y episodios contaminantes que se suman a la contaminación cotidiana procedente de las chimeneas o que esté presente, de forma escandalosa, en las balsas de fosfoyesos.

Ecologistas en acción exige que se modifique esta situación, ya que el punto al que está llegando la situación en esta ría pone en peligro a los habitantes de Huelva y causa unos graves impactos ambientales que difícilmente podrán ser minimizados, ya que el

trasiego y vertido de este tipo de contaminantes causa graves estragos sobre todo el ecosistema adyacente y sus valores naturales.

7. Ría de San Martín de la Arena. Suances, Cantabria

La ría de Saja-Besaya es una de las más contaminadas de todo el litoral cantábrico. La cuenca del Besaya es una zona fuertemente industrializada y con mucha presencia de actividad minera. Aunque la mina de Reocín y la cantera de Cuchía han cerrado, la contaminación que ha provocado su actividad permanece en los lodos de la ría.

Los vertidos industriales y mineros han provocado la presencia de altas concentraciones de metales pesados altamente tóxicos, principalmente mercurio, zinc y cobre.

Además, en la desembocadura de la ría ha funcionado un campo de tiro durante muchos años que ha llenado de plomo el fondo de la misma.

8. Bizkaia

La situación de Bizkaia, tradicionalmente ha ido marcada por su vocación hacia la industria pesada cuando parecía que se iba a cambiar de modelo, debido a la insostenibilidad del mismo, vemos cómo en los últimos años se está potenciando este modelo no sólo, con la instalación de nuevas plantas industriales sino, con la transformación de la costa y del modelo socioeconómico local con la implantación de nuevos polígonos en muchos casos con terrenos ganados al mar. Los principales puntos son:

- **Muskiz:** Planta de coque de petróleo de Petronor-Repsol. La Refinería de Petronor, en el estuario del Barbadún en Muskiz, fue construida hace más de 30 años en una zona de marisma y desde entonces está en constante crecimiento. En el año 2009 se iniciaron las obras de construcción de una planta altamente contaminante de transformación de subproductos petrolíferos en coque de petróleo. Está prevista una inversión de 810 millones de euros. El importante movimiento social de oposición provocó un cambio en la alcaldía, pero no evitó que el nuevo equipo de gobierno (presionado por sus partidos) incumpliera la promesa de un referéndum municipal sobre el proyecto. Este se celebró finalmente sin apoyo mu-

nicipal, recogiendo una importante participación y una rotunda oposición a la planta de coque.

• **Zierbena-Muskiz:** Cantera marina frente a la playa de La Arena. El llamado Superpuerto de Bilbao sigue devorando naturaleza para alimentar su imparable crecimiento. Como no resultan suficiente las canteras y residuos de todo tipo que han ido depositando, ahora necesita arena marina para rellenar nuevas explanadas. En diciembre de 2009 empezó la extracción de arenas y fondos marinos a 1,3 km. frente a la playa de la Arena en Muskiz y Zierbena, en un proyecto que podría alcanzar hasta 10 millones de metros cúbicos.

La primera fase de extracción ya ha sido concluida habiéndose extraído 1,8 millones de metros cúbicos. La segunda fase de extracción podría comenzar en octubre de 2010, pese a los problemas encontrados con la calidad de los sedimentos extraídos y la importante oposición social e institucional: el Ayuntamiento de Muskiz ya se había opuesto y recientemente también han manifestado su oposición el Ayuntamiento de Zierbena y las Juntas Generales de Bizkaia.

La culminación del proyecto supondría un elevado impacto ambiental: exterminio de la flora y fauna, movimiento de sedimentos contaminados, reducción de los arenales playeros...

• **Zierbena-Santurtzi:** El Puerto de Bilbao continúa ampliándose. La extracción de fondos marinos no es el único impacto de las sucesivas ampliaciones del llamado Superpuerto de Bilbao. Con él, crecen los muelles de atraque y las explanadas de descarga y almacenamiento y las industrias que en ellas se instalan. Destacan las vinculadas al sector energético: una regasificadora, una térmica de ciclo combinado, plantas de biocombustibles, instalaciones de almacenamiento de combustible...

Por si no fuera bastante, Iberdrola a las pocas semanas de anunciar en diciembre de 2009 el cierre de la vieja central térmica de fuel-oil en Santurtzi (con dos grupos de 377 y 541 Mgw, aunque muy escasa actividad), presenta un proyecto para la construcción una térmica nueva de ciclo combinado con una potencia de 1.500 Mw. Aunque posteriormente anunció la congelación del proyecto "a medio plazo", nadie lo ha descartado todavía.

• **Estuario y puerto de Bilbao (Santurtzi, Getxo y Zierbena):** sigue la contaminación. Pese a la limpieza progresiva de la Ría del Nervión, la calidad de aguas en la desembocadura sigue siendo muy deficiente por el

retraso en la depuración de algunas zonas de la cuenca y la continuidad de vertidos industriales periódicos. Ello se incrementa con los impactos añadidos del llamado Superpuerto de Bilbao y de las industrias que siguen instalándose en su interior y entorno. Ello se refleja en los estados químicos y ecológicos de sus aguas, antes señalados, y tiene una incidencia notable sobre la calidad de aguas costeras entre Muskiz y Sopelana.

• **Bermeo-Elanchove:** proyectos energéticos frente a la costa. La plataforma Gaviota ubicada a 8 km. frente a la costa de Bermeo fue instalada en 1972 para prospección gasística. En 1986 entró en funcionamiento para la extracción de gas. Una vez agotado el yacimiento en 1994 se convirtió en un almacenamiento estratégico de gas de importación con una capacidad de 800 millones de metros cúbicos. REPSOL (que recientemente vendió su participación a ENAGAS) está tramitando la construcción a su lado de un nuevo almacén subterráneo que duplicaría la capacidad hasta 1.600 millones y con una inversión de 900 millones de euros. Hay que recordar que el área fue barajada en su día como posible instalación de un almacén de "CO₂ secuestrado", en el caso que se consolide esa alternativa de "reducción de CO₂" y que tanto el almacenamiento natural actual como el artificial de nueva creación podrían acabar teniendo esa misión. Además, ahora REPSOL plantea para esa área marina (aunque algo más alejada: 16 km. de Elantxobe y 22 de Bermeo) un proyecto de sondeos exploratorios de hidrocarburos mediante la instalación de las plataformas Fulmar-1 y Pelicano-1.

9. Bahía de Algeciras. Descontrol, ilegalidades y fraudes

La Bahía de Algeciras se encuentra fuera de control desde la época franquista, con la democracia y, posterior entrada en la Unión Europea, lejos de ordenar las actividades y la población en la zona, vemos como cada vez existen más impactos, vertidos al mar, vertidos a la atmósfera, fraudes y corruptelas. Los principales puntos son:

• Zona de litoral comprendida entre los ríos Palmones y Guadarranque y sus vegas bajas inundables. Por la pérdida de arena debida a la erosión producida de forma antrópica, los vertidos de aguas residuales (Los Barrios, San Roque...), los vertidos industriales y los procedentes del intenso tráfico de barcos y gasolineras flotantes. Igualmente por la amenaza que supone el POT para las vegas inundables de los ríos Palmones y Guadarranque, y por los rellenos ya realizados sobre

las mismas.

- “Bunkering” en el Mar de Alborán, Estrecho de Gibraltar y Bahía de Algeciras. Litoral de Gibraltar”. Bunkering”, gasolineras flotantes fondeadas en la Bahía. El trasiego de hidrocarburos se hace de un barco a otro para evitar el pago de impuestos. Se estima que se traspasan 5 millones de toneladas de combustible al año de esa forma. Como consecuencia se producen derrames continuos de hidrocarburos ocasionados por estos barcos. Todas las aguas residuales urbanas de Gibraltar se vierten sin depurar.

Las denuncias contra buques se han multiplicado, la Unión Europea- la Comisión de Peticiones del Parlamento- ha abierto expediente contra las 3 gasolineras flotantes que tienen acumuladas 300.000 tn de fueles en peso muerto-fondeados en la bahía de Algeciras- para trasvasar a otros buques. Se han producido dos vertidos importantes desde barcos: el buque MSC Shenzhe arrojó 300 toneladas de fuel pesado en el astillero de Crinavis (San Roque) el 29 de octubre. Varias playas de la Bahía quedaron contaminadas.

El 13 de diciembre el buque “ro-ro” “Ropax-1” perdió 40 toneladas de fuel tras chocar con una monoboya de Cepsa.

El 22 de diciembre, los Vemaoil XXI y IX, 2 de las grandes gasolineras flotantes naufragaron junto a la Línea por el temporal. Afortunadamente encallaron en arena y no se produjo vertido. Un buen número de incidentes semejantes se han producido durante los temporales de invierno. Continuó el trasiego de submarinos nucleares: en enero uno más visitó Gibraltar. En marzo la gasolinera flotante Venture quedó a la deriva durante 2 días en la bocana de la Bahía con 100.000 Tn de combustible.

- Aledaños de la monoboya de la refinería de CEPESA, en Algeciras. Vertido de hidrocarburos por derrames. Afectadas las playas de Rinconcillo y Palmones. Como consecuencia del naufragio del buque “ro-ro” “Ropax-1” se vertieron 40 toneladas de fuel en la Bahía de Algeciras tras chocar con una monoboya de Cepsa el 13 de diciembre de 2009.

10. La ausencia de un plan efectivo de control de las aguas de lastre

Las especies invasoras están comenzando a ser uno de los problemas ambientales más graves a los que se está enfrentando este mundo globalizado del siglo

XXI, debido a diversos factores como: el escenario de calentamiento global y el transporte internacional de mercancías.

Las aguas de lastre (agua marina usada para mantener el equilibrio de la flotabilidad de las navieras mercantes), están facilitando considerablemente la proliferación de especies foráneas, buen ejemplo de ello lo tenemos en el Mediterráneo, mar que está sufriendo un proceso conocido como tropicalización. Donde el masivo tráfico marítimo en un mar semi-cerrado hace que las aguas de lastre supongan un riesgo. Un ejemplo de desplazamiento de especies por aguas de lastre lo encontramos con los arrecifes de madrépora mediterránea (*Cladocora caespitosa*), de gran valor ecológico dado que de ella dependen más de 200 especies, ya que esta siendo desplazada por el coral invasor *Oculina patagonica*. Por tanto, el desplazamiento del coral *Cladocora caespitosa* va a inducir de manera inexorable a la pérdida de la comunidad dependiente.

Desde Ecologistas en Acción, advertimos que es necesario tomar medidas urgentes para frenar la alta pérdida de biodiversidad de nuestros mares, debido al crecimiento alarmante del número de especies exóticas. Por ello, le solicitamos al Ministerio de Fomento que agilice al máximo el funcionamiento diario de los Puertos de Interés General de la marina Mercante, para que las navieras no puedan tener la excusa de la inoperancia portuaria que le obliga a verter estas aguas al mar. Y, a la Secretaría General del Mar un Plan de Prevención y Actuación para paliar la colonización de especies exóticas, un Plan específico del mismo tipo para predecir y actuar sobre la Tropicalización del Mediterráneo. Estas medidas deben servir, para abordar cuestiones como el desarrollo de planes de erradicación con un seguimiento científico, un mayor control del tráfico marítimo en lo que respecta a las aguas de lastre, un control exhaustivo en el cultivo de especies exóticas, el desarrollo de planes de vigilancia para detectar la presencia de estas especie en etapas tempranas de colonización, educar y divulgar esta problemática a los colectivos que pueden estar facilitando su dispersión como son los pescadores, la náutica deportiva y la marina mercante y, la aplicación de los principios ambientales de “prevención” y de “precaución medioambiental o de cautela”, tal y como establece el artículo 174.2 de Tratado de la Unión Europea.



Puertos de interés general o puertos de interés particular

La construcción de puertos de interés general se ha acelerado con la política de inversión de fondos públicos en obra pública e infraestructuras. Lo curioso de todo esto es, que todos estos proyectos que están saliendo de forma consecutiva estaban planificados en años anteriores y además, con gobiernos conformados por distintos partidos políticos. Y, las administraciones central y autonómicas, de Canarias, Andalucía, Murcia, Baleares, Asturias, Galicia, País Valenciá, Euskadi y Melilla han aprovechado esta coyuntura de crisis económica y aumento de la población desempleada, para justificarlos mejor en la sociedad. Además, todos estos proyectos se están planteando bajo unos procesos de participación ciudadana poco claros, con poca información y con difícil justificación de viabilidad económica a medio y largo plazo.

La proliferación de nuevos puertos de interés general no responde a una demanda de nuevas infraestructuras sino a una apuesta por energías fósiles como el gas. Y para amparar a la economía de las grandes empresas constructoras bajo unas infraestructuras que además, que, posteriormente les permitirá la especulación del territorio de los terrenos adyacentes y mejor conectados por carretera y ferrocarril para dar salida a los productos de los futuros puertos.

La clave para entender esta proliferación de Puertos del Estado por toda la costa se encuentra en la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general. Esta ley que fue fruto de la gestión de Puertos del Estado del último Gobierno del Partido Popular posibilita la independencia y planificación económica por parte de cada una de las Autoridades Portuarias repartidas por toda la costa, la posibilidad de inversión privada en los proyectos y actuaciones de estos puertos de interés general y, además la posibilidad de competir unos con otros. Es decir, si traducimos esta ley, lo podemos resumir como el fin de la planificación estratégica de los Puertos del Estado.

La ausencia de planificación estratégica en los Puertos del estado fue confirmada y reconocida por el Director General de Puertos del Estado, Álvaro Rodríguez Dapena, este año durante una Jornada Técnica sobre medio ambiente e instalaciones portuarias organizada por la Asociación de técnicos y profesionales de ingenieros de caminos canales y puertos asociada al Ministerio de Fomento, llamada COTEMA, reunión a la que fue invitado Ecologistas en Acción en representación del movimiento ecologista. Pues bien, ante la pregunta de los ecologistas al director general de cuántos Puertos del Estado necesitamos para abastecer el modelo económico social actual. Su respuesta fue clara y vergonzosa "No lo sabemos, cada puerto es independiente en su planificación y no contamos con datos globales que nos permita responder a esa cuestión".

Esta afirmación, sumada al Proyecto No de Ley, para la modificación de la anteriormente citada, Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general en el que el Gobierno propone un texto con las principales premisas de la ley modificada y, cuya esencia es mantenida, defendida y reforzada. Y, quedando esta aprobado, por mayoría absoluta en la Comisión de Fomento del Congreso de los diputados el pasado mes de mayo, por el acuerdo entre el Partido Popular y el Partido Socialista Obrero Español, vislumbra que este régimen económico es apoyado por los grupos mayoritarios de todo el estado español y, que sus in-

terés políticos y económicos nos están sumiendo en un callejón de muy difícil salida.

Los proyectos de estas infraestructuras se reproducen por todas las vertientes en el Cantábrico: el Musel en Gijón, Asturias, Puerto Exterior de A Coruña en Galicia y el puerto de Pasajes en Euskadi.

En Andalucía el Puerto de Tarifa. En el Mediterráneo, El Gorguel en Cartagena, Murcia e Ibiza, Baleares y el Puerto de Valencia. En el Atlántico: en Tenerife el puerto Granadilla, y el de Vigo en la comunidad gallega.

Todos ellos siembran muchas dudas sobre el futuro que ofrecen al modelo económico local y, sin embargo, presentan una enorme transformación del territorio, cambio en la dinámica costera local que abastece sedimentariamente las playas del lugar y, con fuertes e irreversibles impactos en los ecosistemas marinos. Además de serios problemas para justificarlos ante la justicia Española, comunitaria y, en casos como el de Ibiza, ante la propia UNESCO que ha pedido la paralización del proyecto de ampliación del puerto por la posible afección al Patrimonio Mundial presente en Ibiza.

Si hacemos un análisis de viabilidad económica de cada uno de los puertos, sólo podríamos entender su viabilidad si hablamos de puertos de interés particular más que de interés general:

Vertiente Cantábrica

La justificación económica de los dos mayores puertos de esta vertiente no es posible, si tenemos en cuenta la realidad del sistema energético español, ya que contradicen la planificación del Ministerio en cuanto a la instalación de nueva producción eléctrica. En concreto, se expone que no es necesario aumentar la entrada de gas natural a la cornisa cantábrica cuando ya existen dos regasificadoras en Ferrol y Bilbao que sólo operan al 30% y 55% de su capacidad y que podrían cubrir la demanda de todos los ciclos combinados propuestos por la industria. Con estas regasificadoras y la red de gasoductos existentes ya hay garantías de suministro.

El Musel. Asturias

En el caso de Asturias, la justificación económica es bien difícil ya que, esta comunidad exporta el 30% de la energía que produce y lo que necesita no son más plantas de producción energética, industrias con poco valor añadido, las cuales crean poco empleo, ocupan mucho terreno y requieren mucho capital

que se podría destinar a otros usos más productivos y creadores de empleo. Si tenemos en cuenta también, que las regiones excedentarias en producción eléctrica son de las menos activas económicamente (Asturias, Galicia, León y Extremadura) mientras las deficitarias son las más activas (Cataluña, Valencia, Madrid, País Vasco), demuestra el coste de oportunidad de centrarse en la producción eléctrica. Además este proyecto se presenta en contra del informe de la propia Comisión Nacional de la Energía.

Puerto de Pasajes. Euskadi

Mientras continúa el deterioro y abandono de la bahía y puerto de Pasaia, la amenaza del nuevo Puerto exterior sigue en el aire. Afectaría severamente a los acantilados de Jaizkibel, zona de especial interés naturalístico, con un alto impacto paisajístico en uno de los espacios costeros mejor conservados de Gipuzkoa, destruyendo 3 km de acantilados (que físicamente desaparecen).

Además se rellenarán fondos marinos y se construirá un dique de abrigo de casi 3 km de longitud. La modificación del régimen de corrientes y del oleaje como consecuencia del puerto repercutirá indudablemente sobre la dinámica sedimentaria de la plataforma costera, lo que supone una afección a la totalidad del litoral de Jaizkibel e incluso a las playas de Hondarribia y Hendaia.

Abandonadas las propuestas de un mal llamado “ecopuerto”, con una menor ocupación de suelo, la crisis económica y los recortes en infraestructuras, ha obligado a un replanteamiento del proyecto. Recientemente la Autoridad Portuaria anunció un retraso de 2-3 años en su construcción, cuyo inicio demoran al 2013 y la finalización hasta el 2022. También anunció un redimensionamiento para pasar a una extensión de 90-100 Ha. (sobre las 200 previstas inicialmente) y un presupuesto de 750 millones € (sobre los 1.200 previstos), con una amortización a 200 años.

El puerto exterior se financiará fundamentalmente con la venta de los terrenos del puerto actual, lo que supone obtener unos beneficios de 600 millones de euros con la venta de terrenos.

Se necesita así de la construcción de miles de viviendas de alto precio, numerosas torres para oficinas y aprovechamientos especulativos que anulan cualquier posibilidad de regeneración. Además, los estudios realizados por la Universidad Politécnica de Madrid, la Universidad del País Vasco o consultoras como LKS muestran claramente lo absurdo del proyecto.

Vertiente Atlántica

CANARIAS

Puerto de Granadilla:

Este proyecto es una apuesta por la dependencia de un territorio insular como Canarias de un combustible fósil que no tiene demanda. Y, atenta, contra un ecosistema de alto valor ecológico del que depende toda la pesca litoral del Sur de Tenerife y, todas las playas de la zona. Esta obra además de ilegal, la consideramos tan absurda como lo fue la construcción del puerto de Arinaga, que después de tres años de construido, tras haber destruido el mejor sebadal que existía en Canarias, y de haber supuesto un gravísimo despilfarro de dinero público, no ha satisfecho ninguna necesidad de las previstas, cuestión que se repetirá de forma idéntica si se construye el puerto de Granadilla.

Además, todos estos proyectos portuarios han tenido una difícil justificación jurídica en los tribunales nacionales, en la propia Unión Europea y, en la propia Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO). Buenos ejemplos fueron la paralización por parte del Tribunal Superior de Justicia de Canarias, del proyecto de Granadilla (Canarias) por la descatalogación fraudulenta del Lugar de interés Comunitario sobre el que prevé asentarse.

A pesar de todo ello, en el 2010 se produce el despropósito de la modificación del “Catálogo de Especies Amenazadas de Canarias” un auténtico atentado contra la Biodiversidad que disminuye la protección de la *Cymodocea nodosa* que conforma los ricos sebadales de Canarias, medida adoptada claramente para poder reactivar el proceso del Puerto de Granadilla.

Puerto de Vigo

El Puerto de Vigo, a día de hoy, todavía no cuenta con un Plan Director que rija los usos algo, a lo que obliga la legislación de Puertos del Estado desde el año 1993. La gestión del suelo portuario de la ciudad de Vigo hace que la ciudad esté cerrada al mar. La construcción del voluminoso centro comercial “A Laxe” y la construcción de un edificio de la Xunta de Galicia, con orden de derribo, han sido determinantes en ello. En esta extravagante gestión se proyecta una absurda fuente cibernética con un chorro de más de 100m de altura

El perfil original del litoral de la ría de Vigo fue totalmente modificado debido a los rellenos, provocando sucesivos cambios en la dinámica de corrientes, ocasionando que los sedimentos desaparezcan de algunas zonas y se acumulen en otras nuevas lo que afecta a las playas, a los

bancos marisqueros, a las áreas de cría y alevinaje de las especies de interés pesquero y, por tanto, también al sector de pesca costera.

La Autoridad Portuaria de Vigo no paralizará los rellenos en la ría. El borrador de plan de usos del puerto pendiente desde hace 17 años- que se perfiló durante el periodo de Jesús Paz al frente de la Autoridad Portuaria prevé nuevas actuaciones. La Autoridad Portuaria de Vigo ha presentado el proyecto de planificación para los próximos siete años, entre 2008 y 2015 que pasa por la ejecución de 271.707 metros de relleno más sobre la ría, repartidos en seis zonas distintas del litoral de la ciudad. La llegada a la presidencia de Corina Porro, líder del Partido Popular de Vigo y anunciada candidata a la alcaldía, no ha supuesto cambios en la planificación, salvo la paralización del plan Nouvel para el muelle de cruceros (preveía ampliarlo con un relleno de 42.000 metros) así como la revisión de la ampliación en Bouzas.

La propuesta recupera una actuación especialmente conflictiva: la ampliación de la terminal de Areal, en pleno centro urbano en 79680 metros, la propuesta portuaria prevé otros 81.341 metros cuadrados de ocupación de la ría en Bouzas, 22.353 en Beiramar, 36.000 en la estación de trasatlánticos, 21.194 en Chapela que se pondrán a disposición de Pescanova- y 30.881 en Duchess.

El proyecto de ampliación portuaria cuenta con el apoyo de las principales organizaciones empresariales de Vigo, igual que con la oposición de los grupos ecologistas que rechazan nuevos rellenos y que inciden en la necesidad de una política de litoral que ponga freno a la destrucción y depredación de la ría, que amplie y respete nuestro patrimonio natural (red natura, espacios de especial protección....)y que pare la política de proliferación de rellenos, instalaciones náutico-deportivas y la política urbanística del entorno que lleva parejo la mayoría de las veces recalificaciones de zonas de suelo rústico a suelo urbanizable. Una política de litoral cuyo eje central sea el respeto al medio marino y terrestre que asegure la supervivencia de nuestro patrimonio y de nuestros sectores extractivos tradicionales.

En O Areal está la terminal de contenedores que pretenden ampliar 79680 metros cuadrados. La ampliación del muelle de Areal se inició el pasado otoño y fue paralizada el 7 de enero por el Juzgado de Instrucción número 6 de Vigo al entender que el estudio de impacto ambiental no era válido. El recurso presentado ante al Audiencia Provincial permitió una suspensión cautelar de la paralización y, posteriormente, la reanudación de las obras.

Hay varias personas imputadas como responsables por realizar esta obra ilegal entre ellas en el auto judicial se imputa a María Jesús Rodríguez, directora general de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, "un presunto delito de prevaricación y otro contra el medio ambiente por haber dictado una resolución en la que manifestaba que la ejecución de la obra de mejora de la operatividad de los muelles comerciales no requería de una evaluación de impacto ambiental distinta de la ya realizada en relación con el proyecto de ampliación del muelle del Areal, obra que de haberse realizado tendría una extensión superior", se asegura en el auto. También están denunciados Corina Porro y Luis Lara Rubido, por la comisión de un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente, contemplado en los artículos 325 a 331 del Código Penal, y otro de prevaricación, según lo estipulado en el artículo 404 del mismo Código, ambos relacionados con las obras iniciadas en O Areal.

Aunque la Audiencia condiciona las obras de O Areal a un plan de control ambiental, las cuales no se pueden ejecutar legalmente sin la existencia de un plan de usos debidamente aprobado.

La ejecución de la obra continúa en la actualidad lo que supone remover los fondos y poner en suspensión muchas macropartículas de metales pesados y otros contaminantes que podrían afectar a toda la vida marina e introducirse en la cadena alimentaria, como avisan desde Investigaciones Mariñas, el Oceanográfico y la Universidad de Vigo.

En Rande se ha ejecutado un relleno, ya construido, en Red Natura 2000, así como, por la ampliación de ese relleno (10000 metros cuadrados de relleno ya construido). También aparecen 21.000 m² de nuevo relleno en Punta Chapelisa, lindantes con Pescanova. En Duchess, 30881 metros cuadrados, ya comenzado y denunciado. Todo esto en terreno de la red natura 2000.

En Chapelisa y Duchess, no hay obras ahora mismo, parece que el proyecto está parado pero no definitivamente. Los trabajos de aplanamiento y asfaltado todavía estaban en marcha hace poco. Ahora las máquinas están paradas, pero los vecinos de San Simón creen que volverán a funcionar.

La ampliación de la terminal de Bouzas significa un impacto irreversible y las obras continúan como se explica a continuación:

- La ampliación de la terminal de Bouzas es la obra más impactante de las previstas. Consiste en la construcción en la actual escollera, de 700 metros

de longitud y de un nuevo muelle que se adentrará unos 100 metros en la ría. En total, unos 80.000 metros cuadrados que se sumarán a los más de un millón del relleno ejecutado hace unos años y en el que se asientan la explanada de Citroën, las oficinas de Zona Franca y un campo de fútbol.

- En Bouzas se puede observar en la actualidad un gran macrorelleno, realizado cementando el mayor banco de bivalvos de la ría, en concreto de almeja. Más de un millón de m² de superficies convertidas en almacén de vehículos y un polígono industrial de empresas ajenas a la actividad portuaria que vierten sus residuos directamente al mar. En el relleno de Bouzas pretenden ampliar las rampas ro-ro en 71.500 m²..y también están a construir silos de tres pisos de altura para almacenar vehículos, lo que estropea aún más el ya deteriorado paisaje de la ría.

- Todas las naves industriales situadas en más de un millón de metros cuadrados que forman el relleno de bouzas carecen de saneamiento y echan sus residuos al mar.

- La contaminación lumínica de los potentes focos de la zona Franca y del campo de fútbol del Rápido de Bouzas provocan efectos negativos sobre las personas, animales acuáticos, insectos y el medio ambiente en general, más allá de ser un derroche energético sin sentido.

Los pantalanés flotantes de embarcaciones deportivas que ocupan la dársena de la villa infringen la ley de costas, ya que están a menos de 500m de la playa.

- Una gran parte de los actuales terrenos ganados al mar están ocupados por instalaciones no portuarias (campos de fútbol, pabellones deportivos, centros comerciales, de la tercera edad) y no se usan como espacio logístico e industrial.

Las asociaciones ecologistas Salvemos Monteferro, Bouzas Móvete, Verdegai y Ecologistas en Acción consideran que se debería hacer hincapié no en la superficie total, sino en el aprovechamiento de la que ya existe, y han realizado cálculos que indican que el puerto vigués es muy ineficiente en este apartado, al mover cuatro veces menos contenedores por hectárea que el de Hong Kong, uno de los líderes mundiales en tráfico de mercancías.

Efectos de estos rellenos. La ampliación portuaria no tiene justificación, el espacio del que disponen está infrautilizado, ocupado por empresas que no guardan relación con la actividad portuaria.

Dentro del espacio portuario se construyen edificios como el de la Xunta, centros comerciales como el de A

Laxe, etc.

El puerto de Vigo es el único de los 28 pertenecientes a Puertos del Estado que no tiene aprobado un plan de usos, plan que ya era obligatorio en el año 1993. El caos continúa y no hay trazas de efectuar una intervención radical que es necesaria.

Teniendo en cuenta que la ría es un ecosistema único a nivel biológico es grave el resultado de estos rellenos: alteración irreversible de la dinámica de litoral, de las corrientes marinas, acortamiento de los extremos de la ría, eutrofización, pérdida de biodiversidad y de las capturas derivadas de la pesca y marisqueo tradicionales, mortalidad en las especies próximas a la obra, contaminación microbiológica y por metales pesados, etc.

Vertiente Mediterránea

Macropuerto de Tarifa

La Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, dependiente del Ministerio de Fomento, pretende llevar a cabo la ampliación del puerto de Tarifa en una zona que quedó excluida del Parque Natural del Estrecho en 2003 por presiones de la Autoridad Portuaria y por una manifiesta dejación de funciones de la Consejería de Medio Ambiente (CMA) de la Junta de Andalucía.

Posteriormente, en 2006, tanto la Unión Europea como la UNESCO reforzaron la protección de este espacio natural por sus cualidades ecológicas y por su exclusiva biodiversidad; la UE declarándolo Lugar de Interés Comunitario, y la UNESCO como Reserva Intercontinental de la Biosfera, junto con otros espacios naturales de Andalucía y Marruecos. Este galardón pretende llevar a cabo en el territorio una conservación de la excepcionalidad de la naturaleza presente, ser ejemplo de ordenación del territorio, desarrollo sostenible y promover la investigación y la educación, todo lo contrario a lo que se practica desde el Ministerio de Fomento, desde Puertos del Estado y desde la CMA. Las características geomorfológicas, hidrológicas y ecológicas de la zona que se excluyó de forma totalmente arbitraria del parque natural, y que ahora se pretende rellenar y destruir, no mantienen diferencia alguna con las zonas aledañas que se incluyeron en este espacio protegido como Zonas de Reservas con el máximo nivel de protección, por considerarlas "Espacios Naturales Costeros de extraordinario interés".

Entre la larga serie de especies, hábitats y ecosistemas protegidos que se verían afectados destaca la desaparición de una especie en peligro de extinción, la lapa ferrugínea (*Patella ferrugínea*), que quedaría sepultada bajo los rellenos del nuevo puerto. Las obras de construcción y operación también afectarían a praderas de

fanerógamas marinas, bosques de algas laminarias, más de una veintena de especies vulnerables y de Interés Comunitario como el coral naranja, varias especies de caracolas, erizos de mar, tortugas marinas y cetáceos, así como Hábitats de Interés Comunitario como cuevas y arrecifes sumergidos, estando todos ellos recogidos en el ordenamiento normativo europeo, estatal y andaluz.

Además de las afecciones a ecosistemas protegidos también resultarán afectados los recursos pesqueros locales.

El Estudio de Impacto Ambiental del proyecto presenta deficiencias entre las que destacamos entre otras: no analizar las afecciones a zonas protegidas aledañas, la no consideración de la figura de Reserva de la Biosfera, la no consideración de los impactos acústicos de las voladuras sobre los animales marinos, la ausencia de detalle en las operaciones para retener sedimentos resuspendidos en la obra, los cuales debido a las características hidrodinámicas de la zona y a la magnitud de la obra pueden sepultar los hábitats protegidos adyacentes.

Además, este proyecto no está justificado desde un punto de vista económico pues el tránsito de pasajeros en el Estrecho de Gibraltar ha descendido en los últimos años según datos oficiales, y a la economía local basada en el turismo de buceo, avistamiento de cetáceos y disfrute de deportes náuticos se vería afectada por la implantación de esta gran infraestructura que acarrea un severo impacto paisajístico, y que ocuparía una superficie de en torno a 22 hectáreas, equivalente a la Isla de Tarifa o Isla de las Palomas

Ecologistas en Acción de Cádiz ha solicitado que, debido a las grandes carencias de los estudios presentados por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras y, considerando el alto impacto ambiental y la ausencia de planteamiento para un economía local con futuro, se debe retirar el Proyecto de Desarrollo del Puerto de Tarifa por parte del Ministerio de Fomento, declarar como Negativa la Evaluación de Impacto Ambiental por parte del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino e incluir las áreas marinas afectadas dentro de los límites del Parque Natural del Estrecho por parte de la Junta de Andalucía.

El Gorguel. Macropuerto de Contenedores

La Autoridad Portuaria de Cartagena, apoyada por el Gobierno Regional; proyecta la instalación de una Terminal de Contenedores en la Cala del Gorguel; dicha actuación contempla ocupar unas 336 ha en medio marino y unos 2.000.000 m² en tierra para

la implantación de la zona logística de la terminal, que tendría conexión con el industrializado Valle de Escombreras.

Este proyecto costaría aproximadamente unos 1.400 millones de euros, según últimos datos, de los cuales un 40 % provendrían de la aportación privada; y el resto de fondos propios que en la mayoría provendrían de la venta de los terrenos que ocupan los muelles de Santa Lucía y la posibilidad de solicitar un préstamo al Banco Europeo de Inversiones. Esto se enlaza con la pretensión de convertir el puerto de Cartagena en base para compañías cruceristas, para lo que habría que construir una terminal de pasajeros y un muelle de atraque exclusivo, por lo que la terminal de contenedores y la terminal polivalente deberían de ir al Gorguel; sin olvidar los acuerdos con las compañías hoteleras de la zona; pero olvidando la total oposición de colectivos sociales y de asociaciones ecologistas ante la construcción del Macropuerto.

La actuación incluye un despliegue enorme de infraestructuras; carretera, ferrocarril y un túnel en la Sierra de la Fausilla, con los graves impactos que conllevaría atravesar esta sierra catalogada como LIC y ZEPA, con presencia de Camachuelo trompetero, Búho real, Halcón peregrino y Águila perdicera. La gran pérdida de patrimonio geológico (Cala del Caballo y la Cala y Barranco del Gorguel están catalogados como LIG-Lugar de Interés Geológico), minero (Rambla del Avenque y del Gorguel), valores ecológicos; el impacto sobre la riqueza presente en sus acantilados alternándose comunidades esciófilas con fotófilas, comunidades de Maytenus y Periploca, modificación de la dinámica sedimentaria y una larga lista de impactos negativos sobre el patrimonio minero y ambiental. No hay que olvidar que el litoral emergido de la zona forma parte de la Red Natura 2000, y que aunque haya fondos colmatados por los estériles mineros. Esta zona forma parte del LIC de Medio Marino, en el que los fondos que se extienden en dirección oeste presentan manchas de pradera de Posidonia oceánica, zonas con Coral Anaranjado del Mediterráneo y una elevada diversidad de especies marinas que se verían gravemente dañadas.

Este proyecto choca frontalmente con la posible candidatura a Reserva de la Biosfera otorgada por la UNESCO promovida por el gobierno regional. No se entiende como el gobierno que apoya el Macropuerto pretende incluir dentro de esta candidatura a la Sierra Minera, de la que forma parte el Gorguel, cuando los requisitos para ello dejan claro la incompatibilidad de esta declaración con la construcción de una infraestructura de tales dimensiones y tan impactante

medioambientalmente.

El pasado mes de mayo sale a información pública en la fase de sugerencias el "Plan director de infraestructuras de la nueva dársena de Cartagena"; el cuál enmascarado con ese nombre, no es sino el proyecto del Macropuerto en la zona del Gorguel. Ecologistas en Acción ha solicitado que se desestime esta macro infraestructura por las enormes y devastadores repercusiones que tendría sobre el ya castigado litoral murciano.

Proyecto de ampliación del puerto comercial de Melilla

La autoridad portuaria de Melilla pretende realizar, desde hace varios años, una ampliación del puerto comercial. Se ganarían al mar cincuenta hectáreas, sepultando una de las principales colonias de *Patella ferruginea* del Mediterráneo, más de 15.000 ejemplares.

La autoridad portuaria y el gobierno regional justifican el proyecto como revulsivo para combatir el desempleo, prometiendo más de 5.000 puestos de trabajo directos e indirectos, creación de suelo industrial y con la promesa de ser uno de los puertos de referencia del Mediterráneo en el tráfico de contenedores.

La viabilidad del proyecto económicamente es muy dudosa, por no decir imposible. Todo se basa en informes fantasiosos, realizados por consultoras que han cobrado cantidades importantes, y una campaña mediática en prensa a favor del proyecto.

Hay que tener en cuenta que Marruecos, ha rebajado sus aranceles e invierte actualmente en infraestructuras para su desarrollo. Junto a Melilla, el reino de Marruecos va a construir un gran complejo portuario, Nador West Med, que unido al puerto de Tánger, se convertirán en dominadores a esta orilla de Alborán. Además, la red de carreteras y ferroviaria en ejecución, hace posible la fácil introducción de mercancías vía Marruecos al resto de países del Magreb.

A partir de este año no será rentable para Marruecos importar vía Melilla muchos productos que hasta hace poco sí lo era, lo que conllevará una disminución en el tráfico de mercancías en el puerto de Melilla.

Desde el punto de vista medioambiental, este proyecto es inviable. La *Patella ferruginea* que está catalogada "en peligro de extinción", se encuentra protegida por la Directiva Hábitats, el Convenio de Barcelona y el Convenio de Berna. Es el único invertebrado marino del Mediterráneo español con esta distinción. La pérdida de esta colonia supondría una seria amenaza para la supervivencia de la especie, debido a que se fragmentarían aún más las colonias reproductoras (Ceuta, Melilla y Chafarinas).

Así mismo, la cantidad de materiales de relleno para realizar una ampliación de cincuenta hectáreas es desorbitada (alrededor de 15 millones de metros cúbicos), y Melilla no dispone de los áridos suficientes como para llevarla a cabo sin recurrir como siempre a Marruecos, en donde la legislación medioambiental y su cumplimiento no está muy desarrollada.

Ampliación del Puerto de Valencia

Las obras de ampliación norte del puerto de Valencia ya se están realizando. Las obras de abrigo que se están llevando a cabo comprenden la construcción de un dique de unos 3.300 metros de longitud y de un contra-dique de 1.100 metros. Las obras de esta ampliación del puerto de Valencia son, por tamaño y volumen, una de las más importantes de la historia del puerto. Se están utilizando unos 600.000 metros cúbicos de materiales para el relleno de la explanada (14 hectáreas), unos 50 cajones y 30.000 bloques de hormigón, ocho millones de toneladas de materiales para la construcción de las escolleras, así como dos millones de toneladas de áridos para la elaboración de hormigón con los que se construirán los cajones del dique. Las obras comenzaban con la construcción de la explanada de instalaciones auxiliares, que se lleva a cabo con los materiales de una zanja que se excavará para cimentar una parte del dique. Este año está previsto llevar a cabo el cerramiento del dique y la colocación de espaldones.

Fórmula 1. Playa de la Malvarrosa.

La proximidad del circuito de la Fórmula 1 a las playas de Levante-Malvarrosa supone un impacto en estas zonas costeras. Durante la fase de construcción del circuito quedaron excluidas la licencia ambiental y en su caso, si fuese necesario, de autorización ambiental integrada, las obras públicas de ejecución del circuito e instalaciones anexas al mismo, sin perjuicio del cumplimiento de las normas sobre seguridad y salud para las personas y bienes, medio ambiente, comodidad y confort, e instalaciones y dotaciones exigibles por su naturaleza. Por otro lado con lo que respecta a los ruidos y vibraciones, se exige la Zona del Circuito del cumplimiento de los niveles máximos de perturbación acústica durante el periodo de tiempo de la celebración del Gran Premio. Todo ello provoca una gran contaminación acústica y ambiental. Se ha demostrado que la Fórmula 1 no ha servido para mejorar las condiciones de vida de los barrios del litoral sino que estas han empeorado. Se ha mentido a la opinión pública con promesas de rentabilidad que han resultado falsas, la Fórmula 1 ni es motor de la economía ni es un elemento dinamizador. Es un saco sin fondo que pagamos entre todos y todas.

Ampliación del Puerto de Ibiza

El Puerto de la ciudad de Ibiza, al Suroeste de las Islas Baleares, propuso su ampliación basando este proyecto en una previsión de crecimiento exponencial del tráfico marítimo del existente en ese momento durante 20 años. Esta previsión no sólo está completamente alejada de la realidad, sino que de llegar a ser cierta sería catastrófico para una isla de las reducidas dimensiones de Ibiza (542 km²), ya que colisionaría con otras actividades económicas y, se reduciría mercado.

Además, si analizamos los datos de tráfico portuario desde 2007, de la propia autoridad portuaria, se refleja claramente que el tráfico marítimo disminuye cada año, lo que deja sin sentido la ampliación prevista. Además, si analizamos el origen del tráfico actual, vemos como gran parte de éste, lo origina actualmente, el suministro de combustibles para la central térmica de la isla. Además, se está llevando a cabo la obra del gaseoducto, que aportará gas desde la península, y se está preparando la interconexión eléctrica con Mallorca. Estas obras supondrán una reducción muy importante en el volumen del tráfico. Con lo que esta ampliación sólo puede entenderse por intereses particulares y no de necesidad general. Este proyecto costaría a las arcas públicas 94 millones de euros, de la cual solo se beneficiaría alguna empresa constructora bien relacionada, y, permitiría a la autoridad portuaria, realizar concesiones en el actual muelle comercial, una de las zonas más cotizadas comercialmente en la ciudad

Después de ver que la justificación de esta ampliación dista mucho de ser real, debemos recordar los graves impactos ambientales que produciría.

Será necesaria la extracción de 1.000.000 m³ de áridos de las canteras de la isla de Ibiza, es decir, conllevará, literalmente, la desaparición de montañas enteras en una isla de únicamente 540 km²; conllevará la reducción del espejo de aguas del puerto de la ciudad con plataformas de hormigón de casi 8 hectáreas; supondrá un brutal impacto visual sobre los bienes declarados patrimonio histórico de la humanidad –la ciudad antigua de Ibiza– y, a la larga, conllevará la desaparición de la importante zona húmeda de Ses Feixes, para las que el estado español prevé realizar, en un futuro, los viales de acceso a las nuevas instalaciones portuarias. Por otro lado, según reconoce el propio gobierno español, el puerto de Ibiza perderá seguridad. De ser un puerto considerado 100% resguardado pasará a ser seguro “casi siempre” a causa de los vientos del Sur.

Las praderas de Posidonia oceanica de 8 kilómetros

de largo, presentes en esta zona, están seriamente amenazadas. No hay que olvidar su catalogación como Lugar de Interés Comunitario (LIC) en cumplimiento de la Directiva de Hábitats de la UE, y como Patrimonio Natural de la Humanidad por la UNESCO. También se encuentra incluida dentro del Parque Natural de las Salines de Ibiza y Formentera.

La actividad humana y la falta de actuaciones para conseguir su efectiva protección, suponen ya la desaparición del 3% anual de estas praderas. Esta maravilla natural tiene su máximo exponente en la pradera continua más grande del mundo, situada entre las islas de Ibiza y Formentera, al Oeste del Mediterráneo, con una extensión de 700 kilómetros cuadrados.

Ahora, este proyecto del Estado español, conllevará previsiblemente el vertido de 600.000 m³ de fangos contaminados procedentes de los dragados al mar, al Este de las costas de la vecina isla de Formentera,.

Además de la contaminación que provocaran estos fangos, este vertido conllevará, también, la dispersión y el depósito de los restos de una alga altamente invasora (*Caulerpa racemosa*), que se encuentra en el interior del puerto de Ibiza, en mar abierto, amenazando de esta manera las condiciones de conservación de las praderas de *Posidonia oceanica*. Todo ello para permitir la continuación del desarrollo insostenible vinculado a la especulación salvaje con el territorio en la isla de Ibiza.

Como conclusión global final, podemos afirmar que la actual política de Puertos del Estado, se encuentra navegando sin rumbo fijo en un mar con demasiado obstáculos para la sociedad civil y, con muchas oportunidades de negocio para los poderes económicos y políticos. La ausencia de una planificación estratégica global y, la alta competencia que repercute un puerto sobre el otro hacen que sea muy difícil que los Puertos del Estado estén saneados económicamente como ya nos ha pasado con el puerto de El Musel. Además este modelo económico no nos lleva a ningún puerto ya que, el modelo por el que apuesta es el mismo, con mayores dimensiones, al modelo que nos ha sumido en esta crisis económica, política y social. Si pretendemos revertir esta situación lo primero que debemos hacer es derogar la Ley 43/ 2003 que marca el régimen económico de los Puertos de Interés General y la libre competencia entre ellos, seguido de una planificación estratégica global para Puertos del estado que incluya el uso de todos los terrenos desocupados en la totalidad de puertos y, finalmente apueste por un cambio de modelo que conllevaría, necesariamente, al desecho de todos estos proyectos de ampliación portuaria.



Regeneraciones de playas, una mala opción para salir de la crisis

Ecologistas en Acción ha exigido, en sucesivas reuniones mantenidas con el Ministerio de Medio Ambiente, que deje de autorizar y financiar las regeneraciones de playas en aquellos municipios que la construcción de infraestructuras, como puertos, espigones y paseos marítimos, estén impidiendo el aporte sedimentario a las playas.

Esta petición, se debe a que las cifras y la situación de la costa son alarmantes y, cada vez más, las regeneraciones de playas quedan en evidencia. La Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar dedica más del 60% de su presupuesto a la regeneración de playas y la construcción de paseos marítimos, lo que supone que 230 millones de euros se estén dedicando a actuaciones exigidas por el sector turístico-inmobiliario para su propio beneficio, pero que acarrearán graves consecuencias ambientales, abocando a la población costera a la precariedad laboral.

Ecologistas en Acción, considera inadmisibles que con dinero público, el Ministerio de Medio Ambiente esté financiando obras de gran impacto ambiental, como paseos marítimos y diques, o que autorice proyectos como puertos deportivos, con cuya construcción se afecta gravemente a un importante número de playas al impedir el aporte sedimentario necesario para su mantenimiento, y que luego tenga que ser nuevamente el Ministerio quien autorice y financie proyectos de regeneración de playas para evitar la práctica desaparición de las mismas.

La Estrategia de Sostenibilidad de la Costa, aprobada en la anterior legislatura, tiene entre sus objetivos principales recuperar la hidrodinámica general de corrientes de ciertas zonas, con tasas de erosión elevadas para garantizar el mantenimiento de las playas y la costa afectada. Este objetivo, lógico y necesario, cuenta con muchos enemigos e intereses enfrentados. El principal enemigo es el sector turístico-inmobiliario, quién tiene muchos intereses en los terrenos colindantes al Dominio Público Marítimo Terrestre y, en la instalación de puertos deportivos.

Como ha reconocido el propio Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, la Estrategia de Sostenibilidad de la Costa, se encuentra bloqueada por conflictos con Comunidades Autónomas y Ayuntamientos, siendo este conflicto uno de los principales responsables. Pero sólo devolviendo la hidrodinámica de la costa en determinadas zonas con altas tasas de erosión y desocupando zonas que están en peligro de intrusión marina nos podremos adaptar a los cambios drásticos que se empiezan a producir en nuestras costas.

La situación general de la regresión costera es dispar. El mediterráneo es el tramo litoral más afectado, destacando las provincias de Tarragona, Barcelona,

Valencia, Alicante y Málaga. No obstante, Comunidades como Galicia no se quedan atrás, ya que la antigua Dirección General de Costas ha invertido más de 20 millones de euros en los últimos 3 años para la instalación de paseos marítimos y el acondicionamiento de las playas colindantes. En Cantabria, el Plan de Puertos es todo un peligro para el equilibrio de las costas, ya que se han realizado atrocidades como la playa de Ostende, en Castro Urdiales, arrenal de 750 metros de carácter artificial con material aportado de una cantera local. Tiene una vida aproximada de quince años y a fecha de hoy el material sigue desprendiendo carbonatos cálcicos capaces de colorear las aguas del mar hasta varios centenares de metros mar adentro, cualidad que aumenta proporcionalmente con la fuerza de las olas.

Uno de los ejemplos más contundentes, son las playas de la ciudad de Barcelona, cuyos espigones, emergidos y sumergidos, proyectos de extracción de arena y obras de vertidos de arena y colmatación de la misma, nos cuesta a todos en torno a 7 millones de euros en la obra inicial y, alrededor de 1 millón de euros en el mantenimiento anual.

La vigente ley de Costas ya establecía este problema en su artículo 44.2: "Deberán prever la adaptación de las obras al entorno en que se encuentren situadas y, en su caso, la influencia de la obra sobre la costa y los posibles efectos de regresión de ésta". Y en el 44.4: "Para la creación y regeneración de playas se deberá considerar prioritariamente la actuación sobre los terrenos colindantes, la supresión o atenuación de las barreras al transporte marino de áridos, la aportación artificial de éstos, las obras sumergidas en el mar y cualquier otra actuación que suponga la menor agresión al entorno natural".

Por ello, Ecologistas en Acción ha solicitado a la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar que no se autoricen ni financien regeneraciones en playas que se encuentren en esta situación, que se haga cumplir el artículo 44 de la Ley de Costas y muy especialmente que se cumpla y aplique la Estrategia de Sostenibilidad de la Costa y que se desarrolle el Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático en la costa, buscando, de este modo, una solución real y duradera.

Además, solicitamos que se avance en la Gestión Integrada de las Zonas Costeras (GIZC), de la forma más práctica para la conservación, y más rentable

económicamente, mediante la conservación de hábitats marinos y costeros como alternativa a las extracciones de arena, regeneraciones de playas, espigones y, demás infraestructuras para el mantenimiento del equilibrio costero.

Además, se debe favorecer una restructuración del sector turístico ya que, este sector está fundamentado en el sector urbanístico en gran parte de tramos de la costa del estado español.

Las 10 Banderas Negras, basadas en las actuaciones en las playas con mayor impacto son:

1. Playa de la Barceloneta, ciudad de Barcelona.

En la ciudad de Barcelona, tenemos una alteración de la dinámica litoral debido a la ampliación del puerto olímpico y puerto comercial en la ciudad de Barcelona, el cual contempla un nuevo espigón de 7 km de longitud. Así mismo, se lleva a cabo la desviación de la desembocadura del Llobregat, haciéndola artificial y no dejando por ello que siga su curso natural. Además, se conocen varios casos de ocupación de terreno ganado al mar, como son el Puerto olímpico de Barcelona, el Zoo Marino y el Maremágnum, sin olvidar la Ocupación en primera línea de mar en Dominio Público Marítimo terrestre del Hotel Vela.

Esta enorme transformación hace que esta playa que haya sido regenerada históricamente. Además, se han instalado varios diques sumergidos, de dimensiones considerables en las pequeñas ensenadas de las playas para que así “se evite la dinámica costera de erosión” y no haga falta regenerar tanto con arena.

El problema de esta obra es que se está obstaculizando el equilibrio dinámico costero, agravando de este modo el grave problema de circulación de agua que, sumado a la contaminación urbana, ha provocado varios sucesos de mareas rojas (plagas de dinoflagelados tóxicos), lo que ha obligado a cerrar esta playa en varias ocasiones. Además, estas obras no cuentan con estudio de impacto ambiental. Este efecto se incrementa por la construcción de un espigón de 170 metros en esta playa.

Ecologistas en Acción denuncia que la demarcación de costas de Cataluña dependiente del Ministerio de Medio Ambiente ha obstaculizado el trabajo de nues-

tra organización, ocultando a la ciudadanía los datos referentes a las actuaciones en costas en Cataluña y, no facilitándonos los datos que deben ser públicos y estar a disposición del ciudadano según la ley de Acceso a la Información Ambiental

Es por este motivo, por el cual tenemos que hacer estimaciones propias para ofrecer al ciudadano la información. Estos lanzan una estimación de que en los últimos 6 años, el estado español ha invertido en las playas de Barcelona alrededor de unos 60 millones de euros instalando 8 espigones, más 2 espigones sumergidos y uno semisumergido, el volumen de la arena depositado lo desconocemos pero, sobre su naturaleza podemos decir que inicialmente esta arena ha provenido de barras de arena sumergida dragadas para depositarlas en la ciudad y, posteriormente se ha recurrido a arena de cantera.

Muy cerca de la ciudad de Barcelona, también se ha tenido que recurrir a estas obras de regeneraciones en las playas del Maresme: Arenys de Mar, Cabrera, Vilasar, Premià, el Masnou. En ellas, se han aportado más de 50.000 m³ de arena de mar adentro con destrucción de fondo marino y perdido de bancos de peces, crustáceos y moluscos, entre otros. Los pescadores de Arenys de Mar bloquean la draga del lado de poniente del puerto para impedir la regeneración de la playa de la Picórdia. Consideran que esta operación, al igual que el resto de drenajes, destruye el fondo marino y hace perder la pesca de la región

2. País Valenciano

El País Valenciano cuenta con la costa más erosionada de la península ibérica y del estado español, el 14% de su costa se encuentra en erosión en la actualidad, según datos oficiales. Esta situación es debida a la ocupación del frente litoral que destruye la morfología de la costa y hace de trampa sedimentaria de los sedimentos que llevan las aguas de escorrentía, así como, la transformación de su perfil costero debido a la falta de planificación de las instalaciones portuarias que hacen que se rompa el hidrodinamismo de las corrientes litorales e impida la circulación de sedimentos de las cuencas marinas y, la destrucción de hábitats que controlan la erosión como las praderas de Posidonia oceánica.

El caso más escándalo o, que ejemplifica muy bien las actuaciones de las mal llamadas regeneraciones de playas en el País Valenciano, lo encontramos en el caso de artificialización de la costa del litoral de La

Almadraba y Deveses en Denia. Estas actuaciones han costado 7 millones de euros para construir espigones y verter arena en una playa cuya morfología natural es de cantos rodados. Esta actuación que se realizó en el año 2007 y cuenta con una inversión de mantenimiento desde entonces, contaba con la oposición del sector pesquero litoral de la zona debido a un más que previsible impacto sobre los hábitats y ecosistemas marinos de la zona. Pues bien, en fecha de 2010 todavía no contamos con una respuesta sólida de la administración ni una evaluación y seguimiento del destrozo ocasionado en la zona.

Otro buen ejemplo, es la actuación sobre la playa de El Campello (Alicante), una de las más emblemáticas. Esta playa siempre ha sido de cantos al ser un sector con una alta incidencia del oleaje. El año pasado se añadió arena que ya ha desaparecido tras los últimos temporales, a pesar de haberse instalado arrecifes de contención. El gasto de dinero público es enorme, dinero que se pierde en el mar año tras año, en beneficio de las empresas adjudicatarias de los contratos (Dragados en la órbita de ACS, es la principal).

Otro ejemplo de la nefasta gestión es la playa del Postiguet en Alicante, donde un cartel prohíbe el baño por peligro.

3. Riberas del Mar Menor

La elevada ocupación urbanística que caracteriza a La Manga del Mar Menor y la presión a la que están sometidas sus riberas ocasiona que año tras año se lleven a cabo actuaciones en las playas. La Demarcación de Costas contempla las famosas “regeneraciones de playas” en la ribera del Mar Menor, las cuales son en realidad labores de mantenimiento de playas de arena artificiales.

El material granular óptimo para llevar a cabo estas actuaciones es el que posee una granulometría igual o superior que el natural constitutivo de la playa. La mala planificación y gestión de estas actuaciones repercute de forma negativa, modificando la granulometría de las playas y elevando aún más la desnaturalización de la Laguna Salada del Mar Menor creando graves problemas para la avifauna, en una zona catalogada como de Especial Protección para las Aves (ZEPA) ya que las buenas condiciones de la laguna son fundamentales para el buen funcionamiento trófico general. Además

de impactar negativamente sobre la Acetabularia y las fanerógamas marinas, presentes en la zona (Cymodocea nodosa y Zoostera noltii).

Este hecho es inaceptable en una zona protegida por 5 figuras a nivel regional e internacional.

La totalidad de los municipios costeros anexos a las riberas del Mar Menor, como son San Javier, Santiago de la Ribera, Cartagena, Los Alcázares, etc. apoyan y potencian la inversión en este tipo de actuaciones con el fin de ofrecer un turismo de calidad. Esto queda muy lejos de ser real, ya que las continuas actuaciones de mantenimiento en las playas, vertidos, etc. generan impactos, todos derivados del alto grado de ocupación de suelo han ido desnaturalizando de una forma irreversible las riberas de la laguna salada del mediterráneo occidental.

Desde Ecologistas en Acción denunciaremos el ocultismo de información por parte de la Demarcación General de Costas en su sede en la Región de Murcia. Se solicitaron en Enero de 2010 los datos relativos a las Actuaciones de Regeneración en playas de toda la Región y a día de hoy no se ha recibido respuesta. Este hecho muestra claramente un incumplimiento en el acceso a la información pública en el plazo fijado de respuesta, el cual ya ha sido sobrepasado.

4. Costa del Sol. Málaga, Andalucía

La Costa del Sol, es el tramo litoral más transformado del estado español con varios tramos de su costa al 100% de ocupación en su frente litoral. Esto hace que sus playas estén desnudas ante la acción de los temporales y, el estado tenga que invertir año tras año para preparar las playas a la industria turística y hostelera. Los casos más significativos son:

- La extracción de arenas de los fondos del litoral de Rincón de la Victoria y Vélez Málaga con un informe de Impacto Ambiental favorable.
- Rincón de la Victoria y playas de Benajárfes (Vélez). Por la reciente aprobación de un plan de extracción de arenas de los fondos del litoral de este municipio para obtener recursos para regeneración de playas. Consideramos que en la declaración de impacto ambiental no se ha tenido en cuenta los daños que pueden producir estas extracciones sobre praderas de Zostera y Cymodocea existentes en este litoral, por el

incremento de turbidez en las aguas con el consiguiente efecto sobre la capacidad fotosintética de estos vegetales. Ciertamente estas praderas se encuentran actualmente muy mermadas, debido precisamente a unas obras de regeneración de playas practicadas anteriormente, pero ya estaban en un proceso de recuperación, el cual ahora podría ser frenado.

- Playa Ferrara (Torrox). Por el mantenimiento de una playa artificial en una zona en la que la dinámica marina es erosiva. El empeño por obviar las leyes naturales, en este lugar se acometen cada año costosísimas labores de regeneración de playas que se pierden en el primer temporal de levante. La zona debería ser protegida con escolleras y prescindir del empeño por tener playa.

5. El Puerto de Santa María. Bahía de Cádiz, Andalucía.

Ecologistas en Acción ha venido año tras año mostrando su oposición a la política de “regeneración” de playas que viene aplicando la Demarcación de Costas del Atlántico, presionada por el Ayuntamiento del Puerto Santa de María, por entender que sólo consiga llenar de arena cada verano las playas para que de nuevo los temporales se la lleven en invierno, ya que ni se estudian ni se corrigen las causas estructurales de la pérdida de arena de las playas. En las dos últimas décadas la Demarcación de Costas ha gastado 2.556.242 € en diez actuaciones que han terminado siempre igual, tras el espejismo turístico del verano se vuelve a perder la playa.

En numerosas ocasiones nos hemos dirigido a la Demarcación de Costas para reiterarle nuestra oposición a los proyectos de rellenar de arena las playas de Fuentebravía y El Aculadero, pues supone simple y llanamente seguir tirando el dinero público.

En los últimos años incluso se ha rellenado la playa con arena de cantera, provocando otro impacto ambiental en las zonas de extracción. El tiempo nos da la razón, y de nuevo Fuentebravía ha perdido toda la arena que se le echó el año pasado. ¿Y Ahora qué, no hay responsables de este desastre?. ¿Toda la culpa a los temporales que se suceden invierno tras invierno?. Es evidente que una de las principales causas son las construcciones en la misma playa, en base a un deslinde desafortunado y lamentable que permitió la urbanización del acantilado y de la playa. Estas barreras aumentan la fuerza erosiva del mar, y como ha

quedado patente en los últimos temporales, termina por arrasrarlas. El volver a reconstruir estas barreras tal y como se está haciendo, aumentándolas incluso con escolleras, es más de lo mismo, los próximos temporales se llevarán la arena y afectará a estos aparcamientos, casetas, escaleras y edificaciones.

Quienes deberían pagar los gastos de regeneración de esta playa son los promotores que se enriquecieron construyendo edificios en terrenos que deberían estar clasificados como Dominio Público Marítimo-Terrestre, y los responsables municipales que dieron licencia para construir edificaciones en la misma playa.

Los ciudadanos no tenemos por qué pagar los desafueros urbanísticos de constructores y políticos.

Por todo ello nos vamos a dirigir de nuevo a la Demarcación de Costas para que se paralice esta supuesta regeneración de la playa de Fuentebravía y no se tome medida alguna hasta que se conozcan las conclusiones del estudio que la Demarcación ha encargado a la Universidad de Cantabria sobre las causas de la pérdida de arena.

Probablemente será mucho más barato demoler las edificaciones que invaden la playa y resolver, de una vez por todas, el problema. Precisamente ahora no estamos para tirar el dinero.

6. Ceuta

Ecologistas en Acción, se está trabajando para crear opinión, que repercuta en una forma más sostenible de entender y de gestionar el litoral. Esperemos que a lo largo de esta legislatura podamos volver a trabajar y replantear de forma seria, la ordenación del litoral y las impactantes obras y regeneraciones en costas con ambas administraciones (central y autonómica). La administración autonómica que tiene la competencia de gestión de las playas, al mismo tiempo es la impulsora de la Agenda 21 local junto con Ecologistas en Acción.

El gobierno autónomo de Ceuta, está despreciando este documento ya que, se desaconseja la regeneración de playas y, en la práctica no sólo se están acometiendo estas obras, sino que lo están haciendo de una forma altamente agresiva. Por otra parte, es la administración general del estado la que tiene las competencias en costas y, por tanto, la que lleva el peso de las actuaciones de las infraestructuras en la

costa de una manera cortoplacista y despreciando el Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático en la costa.

Ecologistas en Acción denuncia dos obras entorno a las playas de alto impacto ecosistémico y, que a medio plazo creará una dependencia de la inversión del Estado para sostener este modelo, estos casos son:

1. Cala del Desnarigado. Una pequeña joya natural que está en pleno centro del LICES6310002. En esta zona se ha realizado una operación de regeneración encubierta y, usando tierras inapropiadas para ellos con basuras incorporadas parte de las cuales ya se las ha llevado el mar. Con ellos han conseguido empeorar una de las zonas más puras que queda en el litoral de Ceuta. Los ya sepultados arrecifes costeros y, la afección a una zona de cantos naturales, a las comunidades intermareales y a los fondos someros, provoca que en los temporales de levante parte de los sedimentos llegaran al mar, produciendo fenómenos de abrasión. Hay que destacar que en esta zona aparecen especies protegidas e importantes de conservar como son: *Astroides calycularis*, *Patella ferruginea* y *Dendropoma petraeum*.

Esta impactante actuación ha sido programada por Vicente Carrión de la dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar, dependiente del Ministerio de Medio Ambiente y un consulting en conveniencia con la Delegación del Gobierno y el PSOE de Ceuta. Lejos de cesar en este tipo de actividades, seguirán desarrollando proyecto en el litoral.

2. Playa de la Ribera. La intervención en la Ribera se hizo de un modo muy agresivo, lo que propició que se produjeran pérdidas ambientales significativas. Además, está el problema añadido que ha supuesto la acumulación de sedimentos en el foso y que por ello se tenga que dragar de una forma insistente, posiblemente vuelva a suceder en un futuro no muy lejano.

Como tantas otras cuestiones, esta de la playa de la Ribera también está marcada por una ausencia de reflexión sobre el hecho litoral y, especialmente, sobre el modelo de litoral apropiado para una ciudad como la nuestra.

Y este modelo no puede ser una copia, y mala por

cierto, del litoral de la vecina costa del sol, o deberíamos decir costa del horror. Tenemos que añadir que no estamos de acuerdo con el triunfalismo demostrado por el gobierno de la ciudad de Ceuta en el tema de playas. Nosotros reconocemos que el esfuerzo de la administración autonómica por ofrecer ciertos servicios en las playas a los ciudadanos ha sido notable, y también de la misma manera le reconocemos a la administración central del estado la recuperación de una parte del litoral que se encontraba en un estado de total abandono. En lo que no estamos de acuerdo es en cómo se ha ejecutado esta recuperación, sobre todo en lo que se refiere a una concepción moderna y sostenible de las playas, definitivamente, no tenemos la misma opinión.

Con todos los respetos hacia todas las opiniones, debemos indicar que quizá un electoralismo algo exagerado no le permite ver al gobierno de la ciudad lo negativo de la situación de la playa de la Ribera. A pesar de la bandera azul, la playa de la Ribera es en la actualidad un lugar más antropizado y degradado de lo que estaba antes de la mal llamada regeneración. Antes, las aguas de la Ribera tenían una transparencia que han perdido; antes de que fueran sepultados, los arrecifes costeros albergaban una gran cantidad de especies de pequeños peces que se criaban entre los bosques de algas; por no hablar de las especies protegidas sepultadas ni de la existencia de aguas fecales, a pesar de que este último punto siempre se niegue desde la administración. Antes, no había polvo en la playa y ahora, el zafío sedimento que se ha vertido sobre los cantos, que están debajo por cierto, manchando por doquier. Antes, se podía disfrutar de un medio costero de cierta calidad, aunque no exento de problemas, y había personas que disfrutaban de él durante todo el año.

7. Galicia

En Galicia en los últimos años, se está trasladando el proceso de “mediterraneanización” por el cual, además de facilitar la expansión urbanística en la costa se facilitan los accesos al mar de nuevos núcleos urbanos mediante paseos marítimos y regeneraciones de playas. Los casos más flagrantes los tenemos en:

- **Nuevo paseo marítimo en O pindo, Carnota.** Paseo marítimo recién ejecutado en el frente urbano donde se ha creado para estancia y recreo.

- **Playa Artificial de Caranza en la Ría del Ferrol.**

Esta playa es alimentada cada año con arena de otras cuencas.

8. Asturias

En Asturias, el modelo de “mediterraneanización” se está implantando más lentamente pero, a buen ritmo, mediante la instalación de aparcamientos y parques litorales. Estas instalaciones facilitan el acceso a las playas para los nuevos asentamientos ya creados y, los que están en proyección.

Por otra parte, Asturias se sube al carro de la mala planificación costera, construyendo paseos marítimos sin ningún tipo de planificación futura, lo que con el paso del tiempo causa daños mayores por efecto de los temporales y la consecuente retirada de la arena que deja al descubierto parte de lo que no debería de haber sido construido sin respetar la distancia mínima a la costa. Esto implica actuaciones de urgencia muy costosas que podrían haber sido evitadas fácilmente.

Por otra parte también se suma al recorte de protecciones en espacios naturales en beneficio de los intereses privados y urbanísticos que va ganando más y más terreno con la complicidad de las Administraciones Públicas.

Dos ejemplos cables asociados a este proceso se dan en el municipio de Castrillón:

- **Playa de Salinas.** Los efectos de alteración de la dinámica sedimentaria costera se acentúan en la localidad de Salinas. Desde hace muchos años se repiten episodios de pérdida de arena, desperfectos en el muro que sustenta el paseo marítimo y una preocupación por la estabilidad de las viviendas.

En Enero debido a la pérdida de arena quedaron al descubierto los cimientos del paseo marítimo y en febrero de este mismo año la extrema pérdida de arena en la playa de las Salinas se tradujo en el hundimiento de parte del paseo marítimo.

- **Recorte de protección del Monumento Natural Playa y Dunas del Espartal.** En febrero el Gobierno del Principado denunciaba un recorte en el área protegida de la playa y dunas del Espartal en el Concejo de Castrillón, que están catalogadas como Monumento Natural en el PORN (Plan de

Ordenamiento de los Recursos Naturales de Asturias). La zona costera del Campo Dunar pertenece a la Red Natura 2000 como LIC (Lugar de Interés Comunitario) y ZEPA (Zona de Especial Protección para las Aves) Cabo Busto-Luanco.

Esta acción del Gobierno permite la urbanización del espacio natural protegido y facilita la especulación urbanística en la zona, contraviniendo la Ley de Costas, el POLA (Plan de Ordenación del Litoral de Asturias) y toda la normativa reguladora de los espacios litorales y naturales.

9. Cantabria

Cantabria es la comunidad de la costa del mar Cantábrico más invadida por el urbanismo y, más parecida al mediterráneo en el modelo. Esto, ocasiona que cada vez más, los municipios de esta comunidad demanden las ansiadas regeneraciones de playas y paseos marítimos para abastecer el modelo turístico residencial. Un buen ejemplo lo encontramos en la Playa de Cuchía.

En las dunas de la playa de Cuchía la Demarcación de Costas ha llevado a cabo una supuesta “restauración ambiental” que ha consistido en la construcción de un aparcamiento sobre el antiguo sistema dunar, el relleno con escombros de las 3/4 partes restante del mismo y la plantación de pinos, a lo que se suma la instalación de paseos y pasarelas completamente innecesarias.

Además, la Demarcación de Costas ha autorizado la construcción de un circuito de motocross sobre las dunas secundarias y terciarias del antiguo sistema dunar. Estas dunas tienen un gran valor biológico por lo que la actuación constituye un grave atentado ecológico.

Este es un pésimo ejemplo de una adecuada gestión de recuperación de dunas alteradas por la presión urbanística.

10. Caso inédito de afección sobre la costa Cantábrica y del País Vasco en una misma actuación.

Playa de Ostende. Castro Urdiales. Arenal de 750 metros de carácter artificial con material aportado de una cantera local. Esta playa recoge cada verano a cientos de bañistas. Tiene una vida de aproximada de quince

años y a fecha de hoy, la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar está estudiando la posibilidad de proceder a la retirada y machaqueo de unos 5.000 metros cúbicos de los cantos rodados acopiados en la playa de La Arena, en el municipio de Ciérbana (Vizcaya), para su transporte y extendido en la playa castreña de Ostende.

El arenal de Ciérbana, fue regenerado a finales de los 80 y en los últimos años ha venido sufriendo un proceso de reducción considerable de arenas.

En diciembre de 2009, empezó la extracción de arenas y fondos marinos a 1,3 km. frente a la playa de la Arena en Muskiz y Zierbena, en un proyecto que podría alcanzar hasta 10 millones de metros cúbicos. La primera fase de extracción ya ha sido concluida habiéndose extraído 1,8 millones de metros cúbicos. La segunda fase de extracción podría comenzar en octubre de 2010, pese a los problemas encontrados con la calidad de los sedimentos extraídos y la importante oposición social e institucional: el Ayuntamiento de Muskiz ya se había opuesto y recientemente también han manifestado su oposición el Ayuntamiento de Zierbena y las Juntas Generales de Bizkaia. La culminación del proyecto supondría un elevado impacto ambiental: exterminio de la flora y fauna, movimiento de sedimentos contaminados, reducción de los arenales playeros,...

Toda esta destrucción para alimentar una playa artificial creada para satisfacer las “demandas turísticas” de Ostende, donde las urbanizaciones llegan a primera línea de mar. Este es el mejor ejemplo de todo el estado español de cómo no se debe actuar en la costa.



El intento de la modificación de la Ley de Costas a través del Parlamento Gallego

En enero de 2010 se materializa en el Parlamento Gallego la aprobación de la proposición del Grupo Parlamentario Popular para solicitar al Congreso de los Diputados la reforma de la Ley de Costas, que permitiría la desprotección del litoral y su privatización.

La propuesta del PP para privatizar la costa se suma a la del Grupo Mixto que ya se está tramitando en el Congreso con el mismo objetivo y es considerada por Ecologistas en Acción como un auténtico despropósito.

Ecologistas en Acción y otras organizaciones conservacionistas reclamaron en enero, que el deslinde del dominio público marítimo-terrestre se adapte al trazado urbanístico que marque la administración autonómica y que los núcleos rurales localizados en el dominio público marítimo-terrestre sean excluidos de éste y pasen a considerarse como suelo urbano.

La propuesta del PP pretende que las normas dictadas para las actuaciones anteriores a la Ley de Costas se apliquen a actuaciones posteriores a la misma, realizadas al amparo de licencias locales, que la servidumbre se reduzca de 100 a 20 metros y que en estos terrenos se permitan nuevos usos y nuevas construcciones.

Este no es el primer caso de intento de modificación de la ley ya que en 2008 hubo un intento de cambio sustancial mediante la Ley 18/ 2008 de Vivienda de Galicia, intento que fue recurrido por institucionalidad por el Gobierno. El Tribunal Constitucional suspendió la aplicación de esta ley declarando que la competencia para determinar el dominio público no es urbanística sino de protección del litoral

Las propuestas de PP y BNG contrastan con las de otros partidos políticos, como el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, que han presentado una propuesta, la cual busca ampliar la servidumbre de protección de 100 a 200 metros, por entender que “la masiva ocupación que ya sufre el litoral español dota de gran valor las zonas que quedan por urbanizar y que debe ser objeto de una mayor protección, para defender tanto su integridad y conservación, como su uso público y gratuito”.

Con esta pretensión de modificación de la ley estatal de Costas, el PP trata de exceptuar las “peculiaridades” de los asentamientos rurales del litoral gallego en las áreas de dominio público. Siendo su supuesta intención hacer que los núcleos tradicionales se reconozcan como figura urbanística y que, por

tanto, queden excluidos del dominio público, para que puedan realizarse en ellos las obras propias de suelo de núcleo rural definidas en la ley. Según la propuesta del PP, el Estado se deberá hacer cargo de “todas las cargas hipotecarias y financieras” sobre los bienes en las zonas afectadas que recupere, en caso de ejercer sus derechos en el dominio marítimo terrestre.

El 27 de junio de este año la Comisión Parlamentaria, que en las últimas semanas ha estado analizando el documento de la Conselleria de Medio Ambiente en relación al POL; dictaminó que el Plan deberá asumir los parámetros de la futura ampliación de la Red Natura y precisar acciones para los barrios marineros, identificados como núcleos de identidad local. Este documento, en fase de trámite fue aprobado el día anterior por unanimidad.

Ante estos intentos de modificación de una Ley Estatal, repletos de políticos con una clara conducta anti ambiental; no debemos olvidar que la costa es el principal núcleo generador de vida, destruirla es atentar contra la biodiversidad. Tramitar estas propuestas en el Año Internacional de la Biodiversidad sólo puede generar rechazo. Además esta propuesta de modificación de la ley de costas, sumada a estas peligrosas enmiendas de los grupos parlamentarios gallegos, carece del necesario análisis global. Ya que, la ley de costas fue diseñada para garantizar el equilibrio de los frágiles ecosistemas costeros, así como, del acceso igualitario a sus recursos, esta modificación atenta contra todo esto.



El mayor atentado contra la biodiversidad

En el año internacional de lucha contra la pérdida de biodiversidad, el Gobierno de Canarias lleva a cabo la aprobación de un Catálogo de Especies Protegidas que supone una grave atentando para la conservación de la Biodiversidad.

Ante esta ilegalidad; Ben Magec-Ecologistas en Acción lleva realizando desde hace bastante tiempo una campaña en contra de la aprobación de este catálogo considerándolo un auténtico atropello y han exigido, en una carta remitida a la Consejería de Medio ambiente y Ordenación Territorial, la inmediata paralización del Catálogo de especies, solicitando la recatalogación de 146 especies incluidas en la ley en la categoría “interés para los ecosistemas canarios”.

Para los representantes ecologistas la argumentación científica presentada no tiene posible escapatoria para la Consejería, dado que son sus propios informes, y en concreto la recientísima Evaluación 2009 de especies amenazadas de Canarias, realizada por ellos mismos. Aunque esta Evaluación nunca ha gustado, y fue realizada para rebajar la importancia de muchas especies, está basada en criterios objetivos y es infinitamente mejor que la ley aprobada.

Ben Magec-Ecologistas en Acción destaca en el informe remitido que el Gobierno de Canarias que dicho gobierno realizó muy recientemente una revisión técnica de la situación de todas estas especies, no recogidas en el CEEA, denominada Evaluación de Especies Amenazadas de Canarias 2009 (de fecha diciembre de ese año), en la que, de forma ya adaptada a la ley básica estatal 42/2007, se proponía la recatalogación de las especies en base a tres categorías: en peligro de extinción, vulnerables e interés especial, esta última, categoría asimilable a la de “especies protegidas no amenazadas” de la ley básica 42/2007.

Que entre las especies recogidas en dicha Evaluación 2009 con la categoría de “interés especial”, figuran las siguientes:

El régimen jurídico de protección de las especies de “interés para los ecosistemas canarios” será aplicable exclusivamente en el ámbito territorial de los espacios de la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos y de la Red Natura 2000.

Que esta excepcionalidad convierte a las especies incluidas en la categoría “interés para los ecosistemas canarios” en parcialmente protegidas, y no en protegidas, dado que la Red Canarias de Espacios Protegidos y la Red Natura 2000 no llegan a la mitad

del territorio de Canarias, y en lo concerniente al mar, la proporción es muchísimo menor.

Estos cambios de categoría deben de estar sustentados por informes técnicos para los cuales no ha habido institución científica o técnica alguna, incluidos los de la propia consejería de Medio Ambiente que avalen públicamente la actual ley canaria, sino que el Tribunal Superior de Justicia ha obligado a esta Consejería a entregar dichos informes en los que se basa la actual ley, en el caso de que estos existan. Por tanto, la excepcionalidad no tiene cabida en la Ley estatal 42/2007 ya que en ningún momento contempla el proteger especies según estén dentro o fuera de espacio protegidos.

Según la Evaluación del nuevo catálogo, estas 146 especies que en la ley figuran como “interés para los ecosistemas canarios” tienen que estar, sin ningún género de dudas, en otra categoría de la ley denominada “protección especial”. Este dato es importante ya que mientras que con la nueva catalogación estas especies solo están a salvo dentro de un Espacio Natural Protegido, con el distintivo de “Protección especial” estarían protegidas en todo el territorio canario.

Lejos de apostar por políticas que preserven los valores naturales y conserven de una forma adecuada el medio ambiente, el Gobierno Canario, aprueba un reformado en junio de 2010 Catálogo de Especies Protegidas, que cuenta con la firme oposición de científicos y ecologistas que ven claramente como esta desprotección va asociada a una necesidad de desproteger, sin ningún tipo de justificación, especies que suponen un problema para los desarrollos futuros de Canarias. Un buen ejemplo de ellos es el Puerto de Granadilla, el cual afecta gravemente los seadales de la fanerógama marina *Cymodocea nodosa*, y que con esta aprobación reactiva su construcción, al dejar a la fanerógama con una protección menor.



Propuesta de acción

La costa es un lugar donde confluyen multitud de sectores y actividades económicas de distinta naturaleza y, ha sido un motor económico para el estado español. En ella reinan la improvisación del asentamiento de actividades económicas, la confluencia e interacción entre ellas, y la discriminación continua al pequeño productor. Eso, sumado además a la fragilidad de los distintos ecosistemas tanto marinos como terrestres, hace que sea un territorio con dificultades múltiples de gestión para garantizar la conservación de la biodiversidad y sus ecosistemas, y evitar la depredación de unos sectores económicos sobre otros.

La crisis ambiental que sufrimos, el alto grado de artificialización del suelo, la salinización de los suelos, el continuo incremento de recursos muy limitados como el agua, la sobreexplotación pesqueras, la contaminación de aguas, la destrucción de hábitats... Todos estos factores están hipotecando nuestro futuro y sumiéndonos en una crisis económica y social de difícil salida. Cuando una sociedad esquilma los recursos sobre los que se sustenta corre el riesgo de depredarse a sí misma. Y estos son los indicios que encontramos en la costa. Ya no valen buenas palabras, ya no valen propagandas políticas ni promesas electorales, ya no vale echarle la culpa al vecino ni a mi antecesor en la gestión.

Ahora es el momento de actuar, ahora es el momento de las reformas y la reconstrucción social. De desechar políticas antisociales e inversiones públicas en las grandes empresas. Ante este cruel e insostenible panorama, Ecologistas en Acción reclama una revisión profunda de la economía, partiendo de un diagnóstico ambiental profundo y teniendo en cuenta, desde el inicio, la capacidad de carga del territorio y de regeneración de los recursos explotados, la estructura social asociada y la dependencia y solidaridad con terceros países. Y reivindica como medidas a tomar de manera urgente y ordenada: una moratoria urbanística, una moratoria de puertos deportivos e infraestructuras en la costa, la revisión del modelo de explotación del medio rural y marino con cambios profundos en su gestión, un cambio en la gestión del agua que incluya un plan de depuración y reutilización de aguas residuales, la creación de áreas marinas protegidas y reservas pesqueras.

Reivindica pues, una moratoria urbanística en el litoral hasta que se lleve a cabo un verdadero estudio de la capacidad de carga del territorio, analizando verdaderamente el impacto paisajístico, el deterioro y erosión, la pérdida de cubierta vegetal, y, sobre todo, los recursos hídricos reales y disponibles. Todo esto no puede llevarse a cabo más que en el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) que se ha de exigir a empresas y ayuntamientos, y que ha de tener una evaluación por parte de la administración ambiental mucho más rigurosa y sería que la que se realiza actualmente, convertida para los promotores en un trámite o papeleo más.

Moratoria de nuevos puertos deportivos hasta que no se haya aprobado un Plan de Puertos que cuente con el consenso de las administraciones con competencia en la materia, especialmente la Dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente y las diferentes Consejerías con competencias en Medio Ambiente de las Comunidades Autónomas, y con la participación de instituciones como el Instituto Español de Oceanografía, Universidades, Cofradías de Pescadores, asociaciones ecologistas, etc.

Hacer efectiva la solicitud de Ecologistas en Acción a la Dirección Gral de Sostenibilidad de la Costa y el Mar de que no se autorice ni financie regeneraciones en playas

que no cuenten con una Declaración de Impacto Ambiental rigurosa y positiva que haga cumplir el artículo 44 de la Ley de Costas y, muy especialmente, que se cumpla y aplique la Estrategia de Sostenibilidad de la Costa y que se desarrolle el Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático en la costa, buscando, de este modo, una solución real y duradera. Además, solicitamos que se avance en la Gestión Integrada de las Zonas Costeras (GIZC), de la forma más práctica para la conservación y más rentable económicamente, mediante la conservación de hábitats marinos y costeros como alternativa a las extracciones de arena, regeneraciones de playas, espigones y, demás infraestructuras para el mantenimiento del equilibrio costero.

Además, se debe favorecer una reestructuración del sector turístico ya que, este sector está fundamentado en el sector urbanístico en gran parte de tramos de la costa.

En relación y como alternativa a la medida anterior propuesta. Solicitamos que se elaboren planes para el abandono y retroceso de las principales infraestructuras presentes en la costa. El principal problema que nos encontramos en la gestión costera es el de su erosión y el ascenso del nivel del mar debido al cambio climático. Por ello, Ecologistas en Acción considera que debería ser una prioridad de las administraciones planificar e iniciar la retirada ordenada de estas zonas sensibles. En términos económicos esta actuación representaría, a largo plazo, un coste sustancialmente menor que seguir con actuaciones ingenieriles como la construcción de diques y escolleras de protección y rellenos de arena, denominadas por las administraciones como regeneraciones de playas.

Para el diseño de estos planes se deben realizar las iniciativas del Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático y que se contradicen claramente la actuación de la Dirección General de Costas, como son:

- Desarrollo de modelos de respuesta morfodinámica y ecológica de las principales unidades de la costa bajo distintos escenarios de cambio climático.
- Puesta en marcha de sistemas de seguimiento y toma de datos sistemática de parámetros para la validación de modelos.
- Cartografía de la vulnerabilidad de la costa frente al ascenso del nivel del mar, bajo distintos escenarios de cambio climático: identificación, delimitación e inventariación de las áreas y elementos más vulnerables por el ascenso del nivel del mar, y valoración ecológica de los mismos. Parte de estas zonas podrían permitir la formación de nuevos humedales costeros, que compensarían por desplazamiento la previsible pérdida de los que sean anegados.

Estas actuaciones deben de realizarse de forma ordenada priorizando las zonas más sensibles: desembocaduras fluviales, como estuarios, rías, deltas, etc., bahías, lagunas costeras, humedales, playas confinadas, playas no confinadas (tales como flechas litorales o cordones de arena adyacentes a costas bajas).



ECOLOGISTAS

en acción

Andalucía: Parque San Jerónimo, s/n, 41015 Sevilla
Tel./Fax: 954903984 andalucia@ecologistasenaccion.org

Aragón: C/ La Torre nº 1, bajo, 50002 Zaragoza
Tel: 629139609 - 629139680 aragon@ecologistasenaccion.org

Asturies: C/ San Ignacio 8 bajo, 33205 Xixón
Tel: 985337618 asturias@ecologistasenaccion.org

Canarias: C/ Eusebio Navarro, 16 35003 L. P. de Gran Canaria
Tel: 928362233 - 922315475 canarias@ecologistasenaccion.org

Cantabria: Apartado nº 2, 39080 Santander
Tel: 942240217 cantabria@ecologistasenaccion.org

Castilla y León: Apartado nº 533, 47080 Valladolid
Tel: 983210970 castillayleon@ecologistasenaccion.org

Castilla-La Mancha: Apdo. nº 20, 45080, Toledo
Tel: 608823110 castillalamancha@ecologistasenaccion.org

Catalunya: Can Basté - Passeig. Fabra i Puig 274, 08031 Barcelona
catalunya@ecologistesenaccio.org

Ceuta: C/ Isabel Cabral 2, ático, 51001 Ceuta
ceuta@ecologistasenaccion.org

Comunidad de Madrid: C/ Marqués de Leganés 12, 28004 Madrid
Tel: 915312389 comunidaddemadrid@ecologistasenaccion.org

Euskal Herria: C/ Pelota 5, 48005 Bilbao
Tel: 944790119 euskalherria@ekologistakmartxan.org

Extremadura: C/ Vicente Navarro del Castillo bl.A ptal 14, 06800 Mérida
extremadura@ecologistasenaccion.org

La Rioja: Apartado 363, 26080 Logroño
Tel./Fax 941245114 larioja@ecologistasenaccion.org

Melilla: C/ Colombia 17, 52002 Melilla
Tel: 630198380 melilla@ecologistasenaccion.org

Navarra: C/ San Marcial 25, 31500 Tudela
Tel: 626679191 navarra@ecologistasenaccion.org

País Valencià: C/ Tabarca 12 entresol, 03012 Alacant
Tel: 965255270 paisvalencia@ecologistesenaccio.org

Región Murciana: C/ José García Martínez 2, 30005 Murcia
Tel: 968281532 - 629850658 murcia@ecologistasenaccion.org