

Banderas Negras 2012

Poca vergüenza



ECOLOGISTAS
en acción



Sumario

Presentación	3
Metodología.....	6
Anteproyecto de modificación de la Ley de Costas	8
Grandes eventos: el todo vale a costa de todos.....	10
Análisis de impactos	15
Los residuos de la burbuja inmobiliaria	15
El mar como vertedero.....	36
Obras e infraestructuras en la costa	58
Conclusiones.....	74
Propuesta de acción	78

ECOLOGISTAS
en acción

Ecologistas en Acción
Marqués de Leganés 12 - 28004 Madrid
Teléfono: +34-91-531 27 39
mar@ecologistasenaccion.org
www.ecologistasenaccion.org/mar

Editado en julio de 2012

*Este informe en pdf se puede descargar desde:
<http://ecologistasenaccion.org/article23766.html>*

Foto portada: Protesta en el Puerto de Valencia. Ecologistas en Acción

Presentación

Como si de una sintonía de la canción del verano se tratase este año, Ecologistas en Acción titula a su informe de Evaluación de la costa Banderas Negras 2012: *Poca vergüenza*.

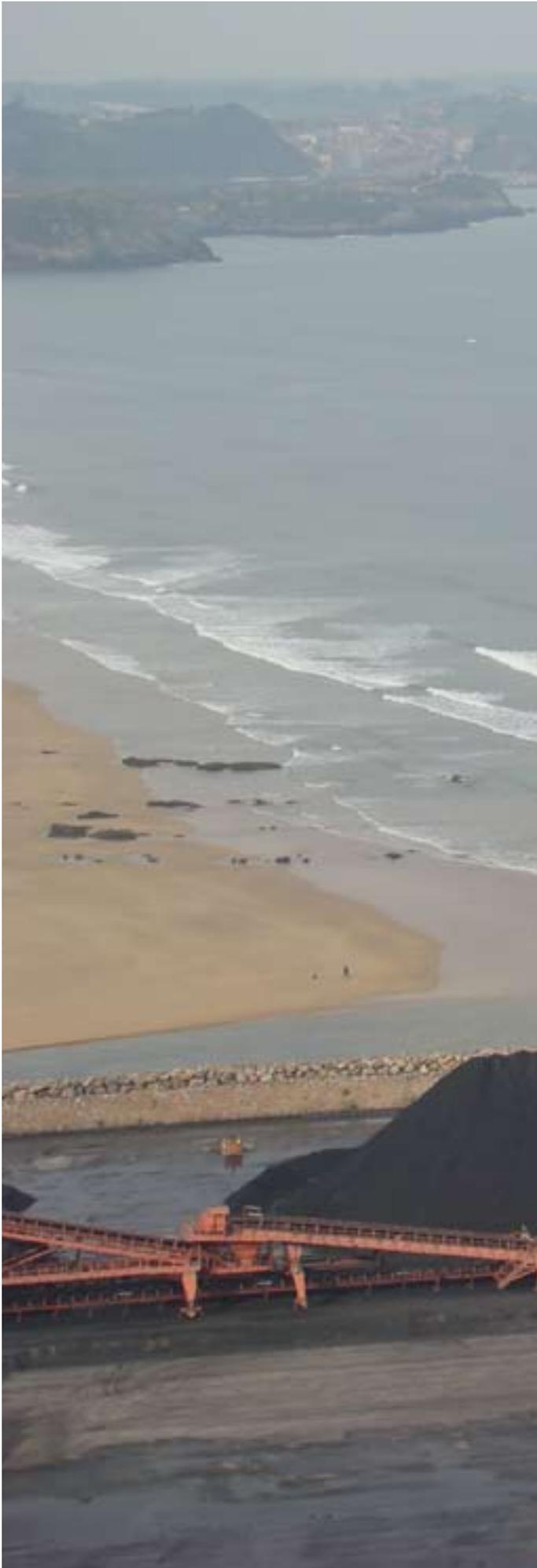
Poca vergüenza que algunos pueden pensar que se implanta en la costa durante el verano pero no, desgraciadamente la ocupación de la costa que nos ha dejado que el 75 % de la costa en la actualidad o está urbanizada o ha sido declarada como urbanizable, poca vergüenza que nuestro Ministro de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente haya compatibilizado su actividad como Ministro con la de Presidente de la petrolera Ducar y, que en la actualidad posea 326.000 euros en acciones en esta petrolera en su declaración de bienes, empresa que suministra a Gibraltar para su actividad de *bunkering* dañando la pesca y biodiversidad de la Bahía de Algeciras y el Mar de Alborán, poca vergüenza de nuestra administración central de costas que continua gastándose en épocas de crisis ambiental severa en la costa 100 millones en reurbanizar la costa como es el ejemplo de Bolnuevo (Murcia) por gastarse 1 millón doscientos mil euros para la construcción de un paseo marítimo en una playa sin erosión y, a la que condenan con esta actuación.

Poca vergüenza al Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat que solo ha impuesto 14 sanciones en cinco años a lo vertidos reiterados de REPSOL en Tarragona, la mayor de únicamente 90.000 euros. Poca vergüenza la de Teófila Martínez que justifica una red de infraestructuras y, una política urbanística antisocial que ha desplazado a 30.000 gaditanos de la ciudad de Cádiz, con la excusa de la Constitución Bicentenario de La Pepa.

Poca vergüenza para seguir favoreciendo a los responsables del legado de la industria del ladrillo y la especulación con los usos del suelo, ha plagado la costa de activos tóxicos, es decir, procesos especulativos de antaño han pasado a ser a día de hoy viviendas y suelos sobrevalorados, claros ejemplo de ello son la zona de la Mangueta en Vejer (Cádiz), Marina de Cope en la Región de Murcia, entre otros.

Los terrenos que acogen estos activos tóxicos son propiedad de diversas entidades financieras como Catalunya Caixa, Bankia, Nova Caixa Galicia, etc. que han sido nacionalizadas o están siendo rescatas. Mientras el Gobierno ya ha realizado una inyección de unos 13.869 millones de €, y las previsiones son que reciban 62.000 millones más, se van reduciendo derechos y prestaciones básicas como son sanidad, educación, acceso a la viviendas, trabajo digno, etc.

En este informe, Ecologistas en Acción quiere



mostrar con argumentos y datos quiénes son los Protagonistas de la Costa. Las personas y administraciones responsables de protagonizar la destrucción del paisaje de nuestra costa por su actividad económica y política, dejando una economía muy homogénea basadas en oligarquía y monopolios en prácticamente todos los rincones de la costa. Estos protagonistas a los que ahora, les quitamos la careta y los incluimos en el apartado de agradecimientos por aparecer en cada una de las Banderas Negras y Puntos Negros en el apartado de promotores, son políticos y responsables de administraciones y empresas con... **poca vergüenza.**

Andalucía

- Autoridad Portuaria de Almería
- Ayuntamiento de Almería
- Ayuntamiento de Ayamonte
- Ayuntamiento de Benalmádena
- Ayuntamiento de Cádiz
- Ayuntamiento de Carboneras
- Ayuntamiento de Conil
- Ayuntamiento de El Puerto de Santa María
- Ayuntamiento de Fuengirola
- Ayuntamiento de Marbella
- Ayuntamiento de Torremolinos
- Ayuntamiento de Vejer
- Ayuntamiento Mojacar
- Ayuntamientos costeros de la provincia de Granada
- Azata del Sol
- Caixa Catalunya
- Consortio del Bicentenario
- Diputación Provincial de Cádiz
- ISCASA
- Junta de Andalucía
- Macenas S.L
- Med Playa
- PRYCONSA
- TARJE

Asturias

- Central Térmica de Aboño (HC)
- Comisión de Urbanismo y Ordenación del Territorio de Asturias (CUOTA)
- Gobierno de la Comunidad de Asturias.

Baleares

- Ayuntamiento Andratx
- Ayuntamiento de Artá
- Ayuntamiento de Palma
- Consell Insular de Mallorca
- Grupo Barceló
- Ministerio de Medio Ambiente

Canarias:

Ayuntamiento de Tazacorte
Ayuntamiento de Yaiza
Concejalía de Playas del Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana
Consejería de Infraestructuras del Gobierno de Canarias
Demarcación de Costas de Canarias
Explotaciones Hoteleras Nueva Valencia
Inversiones Cooke
Papagayo Arena S.L.
Urbaser S.A.

Cantabria

Autoridad Portuaria de Santander
Ayuntamiento de Santander
Consejería de Obras Públicas del Gobierno de Cantabria

Catalunya

AENA
Agència Catalana de l'Aigua
Autoridad del Puerto de Barcelona
Ayuntamiento de Barcelona
Ayuntamiento de Cambris
Ayuntamiento de Gavà
Ayuntamiento de Roses
Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar y Ayuntamiento de Badalona
Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar y Ayuntamientos de Blanes
El Bulli Foundation
Generalitat de Catalunya
GIF
Las Vegas Sands Corporation
Ministerio de Fomento
Sheldon Adelson

Euskadi

Autoridad Portuaria de Bilbao
Autoridad Portuaria de Pasaia (APP)
Ayuntamiento de Ondarroa
Ayuntamiento de Orío
Diputación Foral de Bizkaia
Diputación Foral de Gipuzkoa
Fundación Guggenheim
Gobierno de la Comunidad Autónoma Vasca
VISESA

Galicia

Autoridad Portuaria de Marín
Autoridad Portuaria de Pontevedra
Ayuntamiento de Barreiros
Balneario del Atlántico SL
Concello de Fisterra
Consellería do Medio Rural e do Mar de la Xunta de Galicia
Diputación de Pontevedra
Ministerio de Medio Ambiente
Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia
Xunta de Galicia

Melilla:

Autoridad Portuaria de Melilla
Ayuntamiento de Melilla

País Valencia

Ayuntamiento de Benicassim
Ayuntamiento de Gandía
Ayuntamiento de Gandía
Ayuntamiento de Guardamar del Segura
Ayuntamiento de Oliva
Ayuntamiento de Orihuela
Ayuntamiento de Peñíscola
Ayuntamiento de Pilar de la Horadara
Ayuntamiento de Tavernes de la Valldigna
Ayuntamiento de Vila Joiosa
Ayuntamiento de Xeraco
Ayuntamiento deTorrevieja
Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar
Generalitat Valenciana
Rústicas S.A

Región de Murcia

Demarcación de Costas de la Región de Murcia
Consejería de Obras Públicas e Infraestructuras
Ministerio de Alimentación, Agricultura y Medio ambiente
Mantenimiento de Infraestructuras, S.A
Ayuntamiento de Mazarrón
Gobierno de la Comunidad Autónoma de Murcia
Ayuntamiento de San Pedro del Pinatar
Ayuntamiento de San Javier
Ayuntamiento de Cartagena



Metodología

Otro año más, Ecologistas en Acción presenta Banderas Negras, un informe que analiza el estado de la costa española en todas sus vertientes, haciendo especial hincapié en la degradación y destrucción de la mano del urbanismo descontrolado, los vertidos orgánicos y los vertidos industriales, la proliferación masiva de puertos de interés general y las obras en costas.

Los objetivos específicos de este informe son:

- Realizar un diagnóstico global de la situación de la costa y su socio-economía
- 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.
- Identificar de forma clara a los culpables de tales agresiones a la costa; particulares, empresas, entidades financieras, Administraciones públicas, etc. Este objetivo se ve necesario para que el ciudadano sepa de primera mano quién está detrás de la degradación de la costa, así como del robo de un derecho constitucional que considera bienes de dominio público afectados al uso general o al servicio público, la zona marítimo-terrestre, las playas, el mar territorial y los recursos naturales de la zona económica y la plataforma continental (art. 132). En este año 2012, este objetivo se debe ampliar a la denuncia sobre los bienes de DPMT incluidos en el anteproyecto de ley aprobado por el Consejo de Ministros del viernes 13 de julio.

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.

Todo ello nos ha permitido identificar y analizar

las principales amenazas a nuestro litoral.

Las **Banderas Negras** simbolizan los lugares con una alta degradación y presiones sobre los ecosistemas litorales de la costa, derivada de vertidos contaminantes graves o continuados en el tiempo, agresiones urbanísticas, obras costeras, planes de ordenación de recursos con contenido agresivo sobre el medio; amenazando la salud de la costa, sus habitantes e identidad. La bandera negra sólo se otorgará en caso de que la actividad ya haya causado el daño, o bien se esté ejecutando la actividad, sin excepciones.

Hay que destacar, que en muchas ocasiones es complicado recabar la información necesaria y dar datos exactos en ciertos aspectos, ya que las Administraciones incumplen sistemáticamente la 27/2006 Ley de Acceso a la Información ambiental. Esta falta de transparencia dificulta el trabajo de los colectivos ecologistas que abogan por una mayor participación ciudadana y por un libre acceso a la información, ya que sólo así se podrán denunciar las irregularidades que se cometen y poder paralizar futuras amenazas para la costa.

Este año, se recupera el galardón de **Punto Negro**, señalando lugares que no sufren una transformación del territorio destacada y que se encuentran en estado semivirgen, pero sobre las que se ciernen proyectos que aumentan las presiones sobre los ecosistemas o incluso pueden provocar la desaparición de los mismos.

En este informe, el lector puede consultar, cuál es el caso más grave de cada una de las provincias de la costa del Estado español, en cada una de las presiones que se ciernen sobre la costa. Estas son agrupadas, en este informe, en problemas urbanísticos, vertidos de aguas residuales e industriales y cambio de la morfología de la costa por obras costeras.

El informe de Banderas Negras se realiza gracias al trabajo de los grupos locales de Ecologistas en Acción, los cuales trabajan todo el año en recabar información y estar atentos a los numerosos atropellos que se suceden en las costas españolas. Sin la coordinación y el trabajo de todos estos grupos sería imposible realizar un informe de calidad.

Ecologistas en Acción quiere agradecer la colaboración de dos grupos que han ayudado a elaborar el informe de sus respectivas zonas: Verdegaiá (Galicia) y el Grupo de Ornitología Balear de Mallorca (GOB).



Anteproyecto de modificación de la Ley de Costas

*El pasado 13 de julio se aprobó en el
Consejo de Ministros el Anteproyecto de
reforma de la Ley de Costas.*

El Ministro Cañete anunciaba al ocupar su cargo una modificación de la Ley de Costas con el fin de compatibilizar el desarrollo económico de la costa con la conservación del medio ambiente y dotar de una mayor seguridad jurídica a las construcciones en el litoral.

Pero para Ecologistas en Acción, este borrador no se trata sino de una privatización encubierta de la costa.

Ecologistas en Acción considera que las líneas de modificación de la Ley de Costas presentadas por el ministerio de Arias Cañete suponen la antesala de la privatización del litoral. La ampliación de la concesión en otros 75 años más y la posibilidad de compra-venta de los inmuebles dejarán los bienes públicos de la costa a merced de la especulación y de intereses privados.

Se trata de un documento calificado como una “primera lectura” de las intenciones del departamento en la modificación de dicha Ley. De esta manera se pospone hasta algún Consejo de Ministros de septiembre la aprobación del proyecto de Ley. Merece la pena destacar que este documento se presentó incumpliendo el compromiso previo del ministerio con las organizaciones ambientales, en el sentido de permitirles conocerlo previamente y aportar su punto de vista.

La principal medida que contiene este documento es la de ampliar las concesiones en otros 75 años, además de los 30 ya concedidos, y permitir la compra-venta, lo que equivale a tener en propiedad un espacio público prácticamente de por vida. Esto, a juicio de Ecologistas en Acción, supone una privatización encubierta de la costa y el sacrificio del Dominio Público Marítimo Terrestre (DPMT) a la especulación urbanística y a los intereses privados.

La burbuja inmobiliaria no sólo ha degradado y especulado sobre toda la franja costera, sino que ahora el ministro Arias Cañete y su gabinete pretenden hacerlo también con los bienes públicos existentes en el litoral. Todo ello bajo la vacía excusa de hacer compatible la conservación del medio ambiente con el desarrollo económico y dar una mayor seguridad jurídica a los propietarios de viviendas en el litoral. También se hablaba de aumentar la seguridad jurídica.

Sin embargo, esta reforma no solo no incrementará dicha seguridad jurídica, sino que la gran

cantidad de excepciones, casuísticas infinitas y desigualdades de tratamiento que plantea, tendrá justo el efecto contrario. Por ejemplo, implicará el deslinde completo de la totalidad del DPMT de la isla de Formentera.

Al prolongar ahora estas concesiones en DPMT y en su servidumbre de protección, el Estado español deberá hacer frente a una oleada de reclamaciones por indemnizaciones de los afectados que sí cumplieron la legislación. Además, la Administración tendrá que hacer frente a los gastos de restauración y contención ambiental por los daños que la subida del nivel del mar y los temporales a buen seguro provocarán en las concesiones privadas, a causa del cambio climático.

Por otra parte, la pretensión de reducir la servidumbre de 100 a 20 metros en lugares como las rías es una medida totalmente alejada de la verdadera dinámica de estos ecosistemas. Lejos de proseguir con el Plan Nacional de Adaptación del Cambio Climático en la costa, vemos como el ministerio avanza en dirección totalmente opuesta, lo que acarreará grandes perjuicios sociales y económicos a las poblaciones que reduzcan los metros de la servidumbre.

Es más, las rías son consideradas por el Panel Intergubernamental de Cambio Climático (IPCC, por sus siglas en inglés) como uno de los principales lugares a ser transformados y ocupados por el mar. Por tanto el Ministerio camina en contra del perfil costero que vamos a tener de aquí a unos años.

Ecologistas en Acción considera, además, que aumentar la “flexibilidad” en las playas urbanas no traerá sino nefastas consecuencias para el equilibrio de la franja litoral así como un efecto negativo sobre los usuarios de las playas. La gestión del litoral no puede ir enfocada a si son playas urbanas o naturales, sino que se debe estudiar caso por caso en función de la singularidad de la zona y de las presiones a las que estén sometidas.

Por estos motivos, Ecologistas en Acción exige que se descarte la modificación de la Ley de Costas de 1988, y más en estos términos que van encaminados a su privatización y degradación. Por el contrario, la organización ecologista pide que se apueste por una Estrategia de adaptación al cambio climático en la costa, que es lo que realmente se necesita.



Grandes eventos: el todo vale a costa de todos

Ya empieza a ser común la estrategia de algunos de nuestros gobernantes de organización de grandes eventos culturales, deportivos y políticos como excusa de una reordenación del territorio que permita el desarrollo de infraestructuras de transporte y turísticas que permitan la ocupación de la costa y, la absorción de su economía y cultura por parte de las grandes empresas.

En este informe se abordan los casos más desvergonzados la Fórmula 1 en el Puerto de Interés General de Valencia, las Olimpiadas en Barcelona y el Bicentenario de la Constitución Española de 1812 conocida como la Pepa, de Cádiz.

Valencia

Fórmula 1. Playa de la Malvarrosa

En 2008 la Comunidad Valenciana pone en marcha el proyecto de acoger un circuito de Formula 1 en las playas de Levante-Malvarrosa, lo cual suponía y supone para Ecologistas en Acción un grave impacto sobre las zonas costeras, y al mismo tiempo una pérdida de huerta, de tradición y biodiversidad y un perjuicio para el medio de subsistencia de parte de la población.

La fase de construcción del circuito quedaba excluida de licencia ambiental y en su caso, si fuese necesario, de autorización ambiental integrada y se exige del cumplimiento de niveles de perturbación acústica a la celebración del Gran Premio. Provocando una gran contaminación acústica y ambiental.

Ya se contaba con un circuito, el Ricardo Tormo en Cheste, para competiciones de coches y motos, que acumulaba entonces unas pérdidas de 60 millones de euros desde su puesta en funcionamiento hacía nueve años.

En su momento no se proporcionó a la ciudadanía toda la información que un gobierno democrático debe ofrecer, se negó la participación pública al colectivo ciudadano Fórmula Verda, que integra a varios grupos ecologistas, sociales y vecinales, esquivando el estudio de impacto ambiental. El Decreto de Interés General del 8 de febrero de 2008 por el cual el Gobierno autonómico regula la construcción del circuito y las actividades relacionadas con la prueba automovilística, vulnera un total de ocho leyes distintas. Nunca antes en la historia de la democracia española se había reducido un conjunto tan numeroso de garantías jurídicas del Estado de Derecho con esta brevedad.

Ecologistas en Acción se preguntaba: ¿Tiene este Gobierno el dinero para hacer frente a todo ello?. La Generalitat Valenciana invirtió la friolera de 90 millones de euros de fondos públicos, algo totalmente inmoral en época de crisis económica con miles de personas desempleadas y unos servicios públicos totalmente degradados.

¿Y qué será de las inversiones que urgentemente necesitan las partidas de educación y sanidad -sólo se han gastado 69,3 millones de euros en hospitales y centros de salud-, por no hablar de más cosas? A día de hoy asistimos a duros recortes en sanidad y

educación, incluso con el establecimiento del copago en sanidad.

El Segundo Gran Premio celebrado en el circuito de Valencia fue un fracaso, aumentado y corregido respecto al 2008, que no consiguió ni llenar los hoteles de la ciudad y que sólo se notó, de manera limitada en las zonas adyacentes al circuito.

Con la construcción de este circuito se ha perdido la gran oportunidad de terminar racionalmente la urbanización de la ciudad y no responde a las prioridades sociales y 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, mientras los "amiguitos del alma" se embolsan contratos millonarios.

Ecologistas en Acción advertía que la construcción de un espigón de grandes dimensiones perpendicular a la costa, ocasionaría graves daños de erosión en las playas del sur de Valencia. Además advertía que la Declaración de Impacto Ambiental recogida en el B.O.E. no podía ser positiva cuando en ese mismo documento del ministerio de medio ambiente se reconocía que las playas del exterior de la albufera de Valencia entrarían en una grave regresión sedimentaria. Algo que el BOE solucionaba con las llamadas medidas correctoras del impacto de ese proyecto obligando al puerto de Valencia a costear las regeneraciones de dichas playas durante varios años. Algo inasumible desde el punto de vista ambiental, económico y mucho menos social.

La comunidad valenciana fue estandarte del progreso que se intentó inculcar durante los años de pretendida bonanza económica, y hoy cuenta para avalar el rescate financiero que esperan para el próximo mes de Agosto con un aeropuerto para "personas", el cadáver aún caliente de un parque de atracciones mal vendido, y el mencionado "Gran Premio".

Barcelona Olimpiadas

La ciudad de Barcelona ha sufrido a lo largo de estos años un cambio de modelo económico y de ciudad, que ha sido impuesta a los ciudadanos y ha propiciado un cambio social y costero irreversible. El punto de inflexión viene de la mano de la Olimpiadas de 1992, que potenciaron la transformación de una ciudad formada por barrios de elevada personalidad e idiosincrasia hacia una metrópoli urbana con una

economía no basada en sectores terciarios. Desde el Barrio del Rabal hasta la Barceloneta, antiguo barrio de pescadores que ha desaparecido engullido por la avaricia inmobiliaria donde a día de hoy sólo queda un pescador artesanal.

El Aeropuerto del Prat también sufrió una remodelación con motivo de las Olimpiadas. El aeropuerto estuvo estancado unos 20 años tanto de inversiones como de tráfico, pero con la llegada de los Juegos Olímpicos se impulsó una modernización y ampliación de la terminal existente y la construcción de otras dos. Esta inversión a expensas de los juegos, no era una necesidad real ya que después de 1999 hubo una bajada de tráfico aéreo y una crisis del sector en 2001, lo que propició que se desviarán vuelos de Gerona y Reus a este aeropuerto.

Como el tiempo demuestra, la celebración de grandes eventos en las ciudades, trae consigo una transformación del territorio, de la economía y de la sociedad, que lejos de ser beneficiosa para los ciudadanos supone una pérdida de identidad y unas inversiones costosísimas y antisociales, en detrimento de los servicios públicos y de la calidad de vida.

En todas las playas de la ciudad de Barcelona, observamos una alteración de la dinámica litoral, debido a:

- La disminución de la aportación de sedimentos por parte de los cursos fluviales del Besós y el Llobregat: los embalses (retención de sedimentos y pérdida de fuerza en el arrastre de los flujos fluviales), la extracción de arenas de las cuencas de los ríos y la ordenación de torrentes, ramblas y rieras.

- La enorme modificación de la línea de costa ligada a una transformación social irreversible que ha sufrido la ciudad y la costa Barcelonesa durante toda su historia, teniendo un punto álgido en las Olimpiadas Barcelona 2012, previo a los cuales se empiezan a construir rascacielos en masa, cuando anteriormente a este gran evento apenas existían edificios de gran altura. La segunda oleada se impulsó por la celebración del Fórum Universal de las Culturas en el barrio del Poblenou, la zona industrial más grande de España durante los siglos XIX y XX. En este mismo lugar debido también al Fórum se desarrolla El Parque de Diagonal Mar que ocupa unas 14 hectáreas de terrenos que antiguamente pertenecían a la empresa de la metalurgia y de construcción del material ferroviario.

- Construcciones en la línea de costa, las más recientes que más han afectado a esta pérdida de la dinámica natural de las playas barcelonesas son: la ampliación del Puerto Olímpico y el puerto comercial de la ciudad de Barcelona, la desviación de la desembocadura del Llobregat, la ocupación de terreno ganado al mar por parte del puerto olímpico de Barcelona, el Zoo Marino y el Maremàgnum sin olvidar la ocupación en primera

línea de mar en Dominio Público Marítimo terrestre cambiado a dominio público portuario del Hotel Vela, situado en la playa de la Barceloneta.

En el caso del Hotel Vela (W Barcelona), desde antes de construirse se inició un amplio movimiento ciudadano en su contra, como se ha podido comprobar en las múltiples acciones de protesta de los vecinos del barrio. En estos momentos, además, el Hotel se encuentra ante un juicio contencioso-administrativo interpuesto por la plataforma ciudadana opuesta al edificio por la privatización de terrenos de dominio público. La jugada fue sencilla: este proyecto, entre otros, fue incluido y promovido por la planificación urbanística del Ayuntamiento de Barcelona con el beneplácito de la Generalitat de Catalunya haciendo mal uso de la Ley de Costas y de la ley portuaria, ya que con el cambio de clasificación del suelo se planificó de forma nefasta la gestión del tramo litoral del barrio de la Barceloneta e intermediaciones, incluyendo gran parte del tramo litoral usado por el barrio pesquero para su esparcimiento y como centro neurálgico de su actividad profesional. El cambio de Dominio Público Marítimo Terrestre a Dominio Público Portuario, conllevó la creación de zonas de élite social y un desmembramiento social en el barrio de la Barceloneta.

Debido a esta alteración de la línea de costas las playas de Barcelona sufren la pérdida de sedimentos o arena regularmente, sobre todo en episodios de fuertes temporales. Debido a esto se vienen realizando regularmente operaciones de regeneración de playas por aporte de sedimento externo y también se han realizado operaciones de construcción de diques etc., siendo el caso más destacable la playa de la Barceloneta, la cual, a diferencia de las playas a levante del Puerto Olímpico que fueron creadas artificialmente en 1992, ya existía antes de la transformación del frente litoral de Barcelona.

Ecologistas en Acción denuncia la pésima gestión del litoral de Barcelona, que año tras año pierde millones de euros en regenerar las playas de su litoral sin que por ello mejore el estado de las playas. Se está además degradando cada vez más el litoral por la construcción de diques, drenaje de fondos marinos, modificación cada vez más irreversible de la dinámica costera con todos los efectos ecológicos que ellos conlleva y cada vez más las playas Barcelonesas, incluida la Barceloneta, son más artificiales e insostenibles.

Cádiz

Bicentenario Constitución Española 1812

Cádiz, ajena a crisis modernas, vive padeciendo la suya desde que se recuerda, ostentando títulos como el de Capital del Paro de España desde hace casi 30 años, y

sufriendo una pérdida gradual de población, principalmente joven, que solo en las dos últimas décadas suma cerca de 30.000 personas.

Desde que llegara Teófila Martínez a la alcaldía en el año 1995, Cádiz se ha ido modificando siguiendo patrones de desarrollo que recuerdan a ciudades del Norte de los EE UU, con un casco urbano abandonado al sector servicios y una población obligada a vivir en la periferia.

Tras su nombramiento, Martínez vio en Cádiz el escenario perfecto para el desarrollo de su labor como política. Ciudad-trampolín, bajo su mandato se han ido enmascarando las fisuras sin atajar directamente más que los problemas que pudieran afectar al turismo, convirtiendo la localidad en un decorado desde el que proclamar el falso discurso del desarrollo, discurso que intentó rentabilizar en dos tentativas como candidata a la Junta de Andalucía por el Partido Popular en los años 2000 y 2004 respectivamente.

Si cada año salen a la venta nuevos productos que disimulan el paso del tiempo en nuestra piel, el Bicentenario de La Pepa vendría a ser lo último en dicha categoría. Aniversario de la elaboración de la primera constitución española, implica el cierre a casi 20 años de mandato cargados de polémicas.

Con la euforia de la celebración, la ciudad ha vivido un sinsentido de modificaciones, relacionadas o no con la agenda de actos del Aniversario. Muchas de ellas como la ampliación del estadio del equipo titular o la rehabilitación de antiguas fincas del siglo XIX pueden parecer más simpáticas aunque no se libran de ser criticadas por su supuesta necesidad en una ciudad que arrastra cifras tan horribles como las que encabezan este artículo. Otras sin embargo han entrado bajo el estandarte de una repercusión económica que nunca se ha materializado en la ciudad y que no solo modifica sino que en algunos casos perjudica a la ciudad e influyen de forma dramática en una bahía de la que dependen varios municipios.

Estos cambios parecen estar diseñados para cambiar la estructura de la ciudad por un diseño más cercano al de Manhattan con un núcleo urbano destinado a negocios e industrias y un cerco de municipios dormitorio. La creación de un nuevo centro comercial de El Corte Inglés en uno de los barrios más humildes de la ciudad vino a comenzar esta carrera, poniendo la entidad como condición para su ubicación que se ejecutara definitivamente la construcción de un tercer acceso a la ciudad.

Dicho tercer acceso se trata de un puente, actualmente en ejecución, que atraviesa la bahía de Cádiz, maquillando los estudios mareales y de sedimentación. Sus dragados podrían hacer peligrar zonas de la ciudad tradicionalmente de aguas interiores,

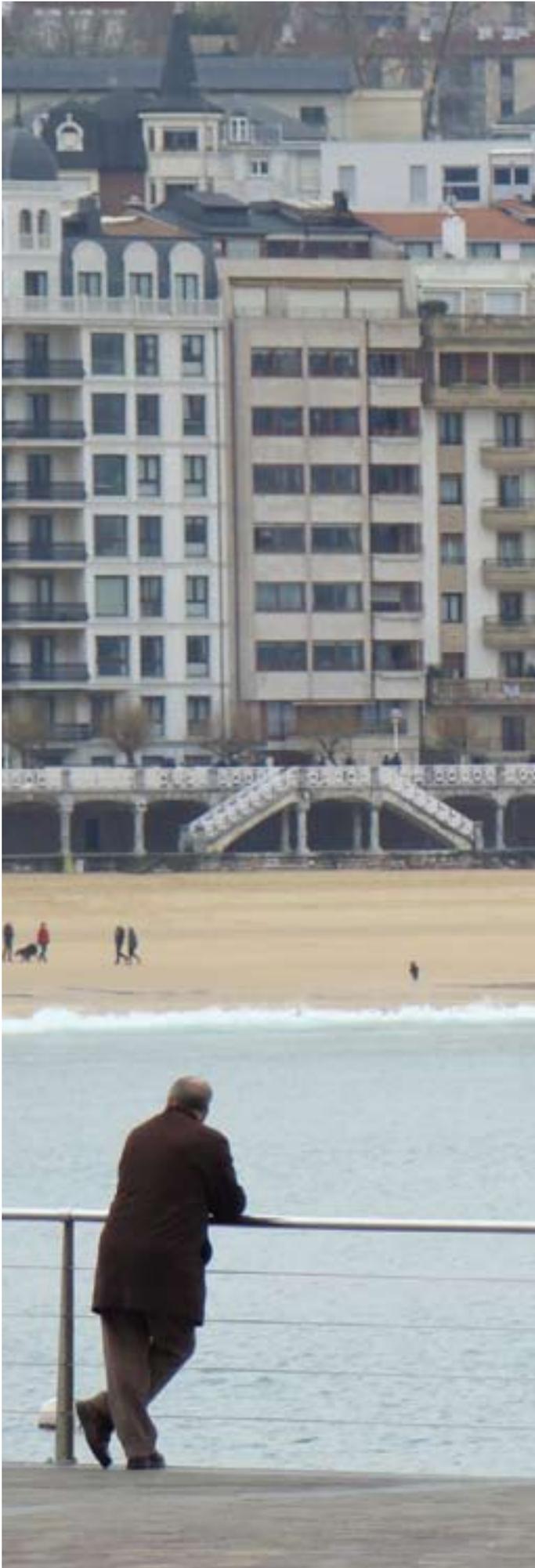
además de afectar a salinas y marismas, así como al LIC Marino de los fondos del interior de la bahía por la presencia de *Cymodocea nodosa*.

La ampliación del Puerto de Cádiz, con un presupuesto ya adquirido de sesenta millones de euros, deja clara y patente la falta de planificación espacial estratégica así como la irreal previsión de aumento de tráfico marítimo con estimaciones sobredimensionadas e injustificadas, que no tienen en cuenta la competencia de los puertos de Algeciras y de Tánger Med ni el dragado que se pretende realizar en el Puerto de Sevilla que permitiría la entrada de buques de gran tonelaje, que por falta de coordinación no son alojados por el puerto de Cádiz.

El loable propósito de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz (APBC) de "segregar" el tráfico de pasajeros del de contenedores se puede asegurar aprovechando las potencialidades del Bajo de la Cabezuela, sin provocar la enorme congestión que acarreará el tráfico de camiones por la nueva carretera de acceso a la terminal de 1,3 kilómetros por la que se tendrá que realizar el traslado de contenedores, cuando la ciudad de Cádiz soporta ya una densidad de tráfico insostenible (que será incrementada con la entrada en operación del nuevo puente sobre la Bahía) y cuando todas las previsiones de sostenibilidad portuaria insisten en una conexión ferroviaria inviable en este caso, ¿es viable que la APBC "apueste" por una fórmula que atraerá más tráfico y más contaminación a Cádiz?

Mientras, desde las instituciones el enorme relleno de 22 hectáreas (38 en el proyecto inicial) se presenta como una "regeneración" y "liberación" ambiental, en un acto que no se puede considerar menos que provocación, dado que el Estudio de Impacto Ambiental no demostraba su compatibilidad con el frágil estado ecológico de la Bahía y, si alguien no lo remedia, el aumento de turbidez de las aguas y la aparición de nuevas zonas de erosión y sedimentación podría significar una puntilla para la Bahía; que como ya aparece en el PGOU de la ciudad, podría albergar además la construcción de bloques de edificios flotantes en su zona interior.

En otro alarde de surrealismo urbanístico y como lleva denunciando desde hace años la Plataforma Salvemos La Caleta, este típico enclave ve también amenazada su estabilidad por los mismos motivos. El proyecto que se presentó para esta pequeña cala de alto valor ecológico, social y económico pasaba por la creación de un puerto deportivo que expulsaría irremediamente a las decenas de barcas que tradicionalmente forman parte de la postal así como el medio de vida de muchos ciudadanos. Plataformas de metacrilato sobre los centenares de pozas que for-



man la cala y una ampliación de los accesos sobre estas mismas pozas que permitiría el acceso de ambulancias y demás dispositivos a un centro de usos varios que ya se encuentra inaugurado.

El edificio Valcarcel, en la misma Caleta, fue objeto de especulación al ser vendido por parte de la Diputación de Cádiz (PSOE en aquella época) a la empresa Zaragoza Urbana con el fin de crear un hotel de lujo que albergara las personalidades de la cumbre Iberoamericana que tendrá lugar en Octubre. La venta de este Bien de Interés Cultural incluía en palabras de Teófila Martínez un cambio de edificabilidad de 19000 m² en el barrio en que se encuentra sin que la administración que realizó la venta tuviera competencias para asumir esos compromisos.

Tras diez años de la venta y ante la imposibilidad de ejecutar el proyecto y con el edificio dejado a su suerte desde hacia ocho, el edificio ganó un gran peso en la actualidad política de la ciudad al ser ocupado por parte de la ciudadanía. Una situación que hoy en día se está luchando en el Juzgado N° 1 de Cádiz con cuatro imputados, mientras en los plenos se convierte en arma arrojadiza de partidos enrocados en sus asientos.

La situación fue aprovechada con rapidez por Paradores Nacionales que demoliendo uno de los edificios emblemáticos de la ciudad ha levantado un parador que modifica cruelmente el skyline de la ciudad vista desde el mar a fin de albergar a los dichos dirigentes de gobierno.

Ninguna de estas modificaciones, han servido hasta el momento más que para empobrecer las arcas de la ciudad hasta el punto de que hace escasos días se derrumbaban seis fincas en una céntrica calle del restaurado casco antiguo de la ciudad. También sorprende su fachada de respeto y libertades al acabar uno de sus eventos con una carga policial dentro de una universidad contra miembros de Valcarcel Recuperado que protestaban de forma pacífica en una mesa redonda con el juez Grande Marlasca como contertulio, convocada por el Consorcio del Bicentenario. A día de hoy nadie se ha responsabilizado de dicha carga policial, denunciando públicamente el rector de la universidad el hecho de que no fuera consultado ni permitido la entrada de policías dentro del centro. La protesta denunciaba el desalojo del inmueble Valcarcel y la presión urbanística a la que está sometida la playa de La Caleta.

Con estos antecedentes asusta aún más los intentos del Ayuntamiento de tarifa de sumar Valdevaqueros al carro de los grandes eventos, con su presentación como candidata a subse de los Juegos Olímpicos de 2020 abriendo la veda a un nuevo proceso urbanístico en el que la necesidad se crea a partir de la ilegalidad.

Análisis de impactos

Los residuos de la burbuja inmobiliaria

El sector inmobiliario que durante años y de manera incontrolada ha campado a sus anchas en España, desembocó en una burbuja inmobiliaria que fue permitida y fomentada por los partidos políticos y las Administraciones Públicas, lo cual ha llevado a la sociedad y a la economía del país a una situación límite. Nos encontramos ante mares de ladrillos y ante una creada deuda que ahora tienen que costear todos los ciudadanos y ciudadanas a base de sacrificios y recortes que sólo responden a darle salida a los promotores y entidades financieras, hundiendo aún más la economía de un país que ha crecido urbanísticamente por encima de sus posibilidades.

Mientras estas entidades financieras desahucian a miles de familias y un porcentaje alto de la población se encuentra viviendo en la calle, el stock de viviendas vacías que existen en todo el territorio español, asciende a cifras de más de 730.000 viviendas (entre 2004-2010), siendo la Comunidad valencia la que más viviendas en stock tiene. De estas viviendas, según los datos de julio de 2011, 451.463 corresponden a las 22 circunscripciones costeras, nada menos que el 65% del total. Además, la ocupación de la costa en España se ha producido de forma espectacular: en 1987 el 16% de los dos primeros km de litoral era artificial, en el año 2000 pasó a ser el 19% y el 23% para el 2005 (no incluye Canarias).

En algunas Comunidades Autónomas más del 75% de los terrenos colindantes al mar son urbanos o urbanizables y casi el 25% del litoral es costa artificial (MMARM 2007).

En la costa del arco mediterráneo casi un 60% de las playas está en entornos urbanizados y el 50% de la longitud de las mismas requieren actuaciones para alcanzar un buen estado (MMARM 2007).

Lejos de acabar con esta corriente de sin sentido, las Comunidades Autónomas siguen proyectando la construcción de más viviendas, bajo proyectos especulativos y que no responde a una necesidad real de la población sino a un llenado de bolsillos por parte de los promotores y los políticos de turno.

Todos los procesos especulativos de antaño han pasado a ser a día de hoy viviendas y suelos sobrevalorados, es decir, activos tóxicos privados que ahora tendrán que ser costeados de forma pública a través de medidas socialmente injustas. Así, la relación de entidades que han recibido ayudas son: Catalunya Caixa (nacionalizada), Nova Caixa Galicia (nacionalizada), CAM (Banco Sabadell), Cajasur (BBK), Caja de Castilla La Mancha, Unnim (BBVA), Mare Nostrum, Banca Cívica, Caja España de Inversiones y Bankia (nacionalizada).

Lejos de hacer una desbancada y dejar caer a estas entidades, el Gobierno acepta un rescate procedente de Europa de 100.000 millones de euros, todo para inyectar dinero a la banca y que sean los ciudadanos la que la financien. Para ser más concretos, en total han recibido ya 13.869 millones de €, y las previsiones son que reciban 62.000 millones más.

Para los gobernantes la banca no puede caer, y ésta presiona sin miramientos sobre las Administraciones Públicas, por lo que suman a esta inyección la modificación de las leyes que regulan los usos del suelo, de la Ley de Costas y de la Ordenación del Territorio a una escala inconcebible. Esto conlleva una grave destrucción del territorio, un aumento de vertidos y un incremento de las presiones ambientales llevando a las economías locales a una situación grave, siendo un ejemplo claro la pesca. Este desequilibrio a sabiendas demuestra como los derechos urbanísticos de las entidades financieras no son los mismos que las del resto de ciudadan@s.

Estos activos tóxicos se mantienen a la espera de la falsa idea de la llegada de tiempos mejores, es decir, de volver a dar todo el poder al sector urbanístico, volviendo a un modelo de desarrollo obsoleto y sumamente depredador. De hecho muchas de estas antiguas cajas de ahorro transformadas en Bancos improvisados están funcionando como reales agencias inmobiliarias. Buen ejemplo de esto es el nacimiento de Solvia (Sabadell Inmobiliaria), fruto de la absorción de la CAM por el Banco Sabadell, las cuáles han ido financiando diferentes promociones urbanísticas y desahuciando familias por impagos de hipotecas lo que ha ocasionado que su Stock de viviendas sea tan grande que han tenido que rebajar su venta en más de un 40% de su precio en primera venta. Estas viviendas están diseminadas por toda España y se puede consultar su compra en el mapa de la web oficial <http://www.oportunidadescam.es>

Existen muchos ejemplos de ello, uno se sitúa en Vejer de la Frontera en Cádiz. La zona de la Mangueta es una de las últimas playas vírgenes de Cádiz, sin ningún tipo de construcción; en 2004 gran parte de las 270 hectáreas de suelo rústico fueron compradas por una inmobiliaria vinculada a CatalunyaCaixa, nacionalizada y en proceso de rescate. El proyecto contemplaba un máximo de 400 viviendas, 950 plazas hoteles y un campo de golf, todo ello contemplado en el Plan General de Ordenación Urbana de Vejer (PGOU). Finalmente la Administración autonómica declaró esta zona como no urbanizable de especial protección, permitiendo únicamente la construcción de un hotel siguiendo las premisas de la Ley de Costas de 1988. Así, se sobrevalora un suelo que nunca fue urbanizable y se crea un activo tóxico. Pero CatalunyaCaixa, lejos de abandonar este proyecto, se mantiene a la espera de otra burbuja y declara que Mangueta: "Se trata de un suelo con tutela especial y un grado de maduración urbanística todavía inicial, si bien nuestro objetivo es la consolidación de nuestros derechos urbanísticos" (fuente: Periodismo Humano).

Otro ejemplo claro es la mal llamada "Actuación de Interés Regional"(AIR) de Marina de Cope, una figura de ordenación del territorio de carácter excepcional enmarcada dentro de la Ley del suelo de la Región de Murcia y que se definen como: "...aquellas que hayan de beneficiar a la Región en el ámbito de los servicios públicos, la economía, la conservación del medio ambiente y

del patrimonio histórico y la mejora de la calidad de vida y en general las encaminadas al logro de los objetivos generales de la ordenación del territorio, y que por su magnitud, importancia o especiales características trascienda el ámbito municipal..."

Este desmán urbanístico y especulativo que contaría con: 9.000 viviendas, 22 hoteles, 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...); no responde a ninguna de estas características ya que nos encontramos ante uno de los tramos de costa con mayores valores ambientales y culturales de la Región de Murcia, con varias figuras de protección a nivel europeo y con una economía basada, sobre todo en la agricultura.

En 2001 el gobierno regional modificó la Ley del Suelo para desproteger unas 15.000 ha de suelo protegido, de las cuales 1.700 corresponden a Marina de Cope, e incluyó dentro de las "Actuaciones Estratégicas" establecidas en las Directrices de Ordenación del Litoral de la Región de Murcia la AIR Marina de Cope. Además, en 2012, se han aprobado los textos refundidos de las modificaciones de los PGOU de los dos núcleos de población a los que compete este tramo de costa, Águilas y Lorca, en desarrollo de la AIR.

Desde los colectivos ecologistas y sociales de la Región de Murcia se han interpuesto recursos y contenciosos a esta modificación de la Ley del Suelo, así como a las Directrices de ordenación del litoral. Muchos de ellos siguen sin resolución, pero recientemente la Sentencia de las Directrices y Plan de Ordenación del Litoral declara contraria a la Ley del Suelo la previsión de dar edificabilidad a los suelos protegidos del litoral y, aplicándose a la Marina de Cope, supondría reducir en torno al 15% de edificabilidad total. Esta y el resto de resoluciones podrían acabar limitando el proyecto, e incluso hacerlo inviable por pérdida de rentabilidad económica.

La clave para proseguir con este insostenible proyecto es: el Consorcio Turístico Marina de Cope, liderado por altos cargos del gobierno regional y de los ayuntamientos de Águilas y Lorca, junto con los que están los propietarios: Asociación Colaboradora de Propietarios, compuesta por un grupo de sociedades que posee alrededor del 60% de todos los terrenos afectados por la Actuación de Interés Regional de Marina de Cope. Entre los propietarios tenemos a Iberdrola Inmobiliaria, asociada con Actura y Summa, inmobiliarias de Bancaja y Cajamurcia (que abandonó en 2012 el proyecto), que quieren desarrollar los terrenos que poseen en la zona. En la asociación se encuentran también Caja Madrid y varias promotoras de distintos puntos de España, como Valleduero (Burgos), Arocasa (Madrid) y Extremalia (Extremadura). El 40% restante está mayoritariamente en manos de empresas agrícolas y agricultores de la zona.

Y el activo tóxico se crea así: tras las modificaciones de los PGOU de Águilas y Lorca y el posible cambio de uso

de suelo a urbanizable, el valor del mismo aumenta, por tanto si la AIR se realiza esos propietarios obtendrán beneficio, pero sino deberán ser indemnizados por el Gobierno Regional con elevadas sumas de dinero, es decir, se pagará de forma pública.

Francisco Luis Benítez, politólogo y experto en redes y estrategias de comunicación relacionadas con el mundo financiero, lo tiene claro: “los suelos tóxicos los tienen en una incubadora, esperando a volver a la burbuja especulativa, sin duda, y en este plan, en diez años volveremos a ese modelo, que es totalmente insostenible”, vaticina.

GALICIA

Bandera Negra A Coruña: Urbanización del Litoral de Fisterra

Motivos: Artificialización de un tramo de costa bien conservado hasta hace poco, afectando al Lugar de Interés Comunitario de la Red Natura 2000 “Costa da Morte” mediante un crecimiento urbanístico desmesurado en el litoral de Fisterra (provincia de A Coruña).

Administración responsable de su aprobación: Concello de Fisterra.

Impacto social y ambiental: La “Costa da Morte” es LIC de la red Natura 2000, declarado asimismo “Zona de Especial Protección de los Valores Naturales”(ZEPVN) y ratificado como LIC por la Decisión da Comisión do 7 de diciembre de 2004. La zona protegida se extiende a lo largo de la costa, en forma de estrecha franja de terreno que va desde el extremo norte de la playa do rostro hasta la costa interior de la península de Fisterra, a la altura de la playa de Corbeiro

Se trata de un extraordinario enclave para la observación del paso migratorio de multitud de aves marinas que además buscan refugio y reposo en los arenales y ensenadas pantanosas entre las Playas de Rostro y Langosteira. Los islotes rocosos como los de las Islas Loberías albergan una importante colonia de gaviota argéntea, gaviota sombría, patiamarilla y cormorán moñudo.

La marea negra del Prestige dio paso al ‘boom’ inmobiliario y a la connivencia entre políticos y constructores. La construcción crecía a un ritmo escandaloso mientras la población de la zona descendía-. hasta que llegó una crisis económica que, como en el resto del Estado, aplacó el boom inmobiliario y creó pantallas de urbanizaciones vacías al borde del Atlántico al amparo de la ausencia de regulación o de normas urbanísticas totalmente caducas. El proceso de turistificación de una zona tan bella como agreste hasta hace poco, creó urbanizaciones residenciales, que en su mayoría fueron vendidas fuera de la comunidad y que permanecen desocupadas 10 de los 12 meses del año.

Reacción ciudadana: La Xunta de Galicia emprendió

en su momento una batalla judicial para ilegalizar y derribar la construcción de 342 viviendas en primera línea de playa en la Recta da Anchoa. Las sentencias fueron sucediéndose dando la razón a la Administración gallega y declarando nulas las licencias municipales.

Ahora corresponde a la Xunta, pedir la ejecución de la sentencia que abocaría al derribo de esas seis construcciones donde los pisos ya están vendidos. Sin embargo, la Xunta no parece dispuesta ello. Un portavoz de la Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras declaró que “la consellería no instará la demolición si el Ayuntamiento acredita que se han solventado los problemas que llevaron a la anulación de esas licencias”.

Evolución cronológica:

- Abril de 2011: El Tribunal Superior de Justicia de Galicia anuló, en sentencia firme, las primeras licencias que permitieron construir seis edificios y 168 pisos en la recta da Anchoa, en los bordes de la carretera general de Fisterra, sobre suelos urbanos no consolidados que carecían de los servicios más básicos.

Bandera Negra Pontevedra: Complejo Turístico Talaso Atlántico

Motivos: Talaso Atlántico es un complejo turístico edificado a escasos 102 metros de la costa, en una zona de especial relevancia paisajística al sur de Pontevedra. Construido en suelo rústico de protección ordinaria, vió tras varias denuncias sus licencias de construcción *anuladas por ser contrarias a derecho* según la sentencia en firme del TSJ de Galicia (18-03-09). Ahora debe reponearse la legalidad, es decir, derribar el enorme edificio de más de 10.000 m².

Promotor: Balneario del Atlántico SL.

Impacto social y ambiental: Los administradores de la sociedad propietaria fueron denunciados por contaminar y dañar el ecosistema marino debido al vertido incontrolado de residuos fecales procedentes del complejo sin depuración previa. Incluso han modificado el punto autorizado para la salida del emisario colocándolo en la orilla (500 metros hacia la costa) en la zona de cantiles, punto de vertido que queda al descubierto con la marea baja. Además este centro recoge el agua de mar que emplea para los “tratamientos de talasoterapia” a tan solo 183 metros del contaminante e ilegal vertido, a través de una caseta situada de forma ilegal en zona de DPMT, con la problemática sanitaria que lleva añadida.

Este agua es devuelta al mar mezclada con las aguas fecales y a temperaturas muy altas lo que conlleva acabar con la flora y fauna circundante del vertido. Los vertidos en la costa son continuos y diferentes analíticas realizadas han dado valores exponencialmente superiores a lo permitido en la legislación, generando un grave daño a una importante zona marisquera

y pesquera.

El juzgado de Tuy ha abierto diligencias contra la sociedad promotora del complejo por los vertidos contaminados pero, aún así, los vertidos continúan.

Reacción ciudadana: La reacción social es de indignación frente a la empresa propietaria y contra la administración pública ya que, con enojo, contempla como se derriban pequeñas edificaciones ilegales que, en muchos casos, no son más que simples almacenes para aperos de labranza pero, a la hora de hacer actuaciones de envergadura encaminadas a reponer la legalidad urbanística o la denuncia de fraude millonario en las subvenciones recibidas o actuaciones encaminadas a la protección ambiental de la zona y a que se cumpla la legalidad en materia de vertidos, no solo no actúa, sino que, además, aun lejos de parar la actividad comercial, consiente que se sigan ampliando la ilegal construcción.

Evolución cronológica:

- 2003: Inauguración del Complejo.
- 2012: El enorme edificio sigue en pie y las instalaciones del complejo continúan funcionando a pleno rendimiento. La sentencia no se ha ejecutado ni tiene trazas de hacerse. En relación a las subvenciones recibidas por la promotora, que suman 3,8 millones de euros, se han presentado distintas solicitudes ante el IGAPE y La Xunta de Galicia requiriendo su devolución por incumplimiento de condiciones por parte de Talaso Atlántico.

Bandera Negra Lugo: Urbanización del Litoral de Barreiros

Motivos: El Ayuntamiento de Barreiros, gobernado por el Partido Popular (PP), ha concedido licencias urbanísticas para más de 3.500 viviendas entre enero de 2006 y febrero de 2007 en las parroquias de su franja litoral, pretendiendo así dar continuidad al crecimiento urbanístico de años anteriores. Muchas de las licencias se concedieron en suelos que carecían de servicios básicos a viviendas sin acceso a una vía pública pavimentada,... Ante las evidencias de irregularidades la Xunta de Galicia suspendió en 2007 las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Barreiros y presentó un requerimiento al Ayuntamiento para la revisión de oficio de las licencias otorgadas a partir de 2006 lo que, al no ser atendido, dio lugar a la presentación de unos 50 recursos contencioso-administrativos.

Tras el cambio de gobierno en la Xunta, esta ha suspendido los recursos contencioso-administrativos presentados contra el Ayuntamiento, promoviendo un convenio de colaboración con la Diputación Provincial de Lugo y el Ayuntamiento de Barreiros que, con un presupuesto de 14 millones de euros, financiará la dotación de servicios propios de suelo urbano para así legalizar el caos urbanístico. En virtud de este acuerdo, la Xunta aportará 5,6 millones, la Diputación de Lugo 1,2 y el Ayuntamiento otros 7,2 millones, que espera recaudar de los promotores inmobiliarios, si bien este último detalle no figura en

ningún acuerdo escrito.

Administración responsable: Ayuntamiento de Barreiros y Xunta de Galicia por suspender los recursos contra el proyecto.

Base legal: Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal de Barreiros (Boletín Oficial de la Provincia de Lugo, 20 de marzo de 1995).

Estado de tramitación: En la actualidad el proyecto sigue adelante con el apoyo de la Xunta de Galicia que lo dotará de servicios y ha suspendido los recursos contra esa urbanización.

Impacto social y ambiental: El desarrollo urbanístico de Barreiros ha degradado uno de los tramos de costa de mayor interés natural y paisajístico de Galicia, además de reflejar un modelo de explotación turística muy intensivo en el consumo de recursos naturales. En Barreiros existen dos espacios naturales de la Red Natura 2000: As Catedrais y Ría de Foz-Masma.

Como muchos municipios costeros, Barreiros aumenta significativamente su población en los meses de verano, si bien la costa lucense se había salvado hasta hace unos años de modelos de crecimiento urbanístico como los ya presentes en las Rías Baixas.

Reacción ciudadana: Diversas acciones de la Asociación para a Defensa Ecolóxica de Galiza (ADEGA), entre ellas denunciar el caso ante la Fiscalía Anticorrupción; Plataforma social "Máis talento e menos cemento", organizadora de la "I Festa de Exaltación do Cemento".

En febrero de 2011 la red de colectivos Galiza non se vende presenta alegaciones contra el plan sectorial que intenta legalizar las urbanizaciones en este municipio.

Evolución cronológica:

- Febrero de 2007. Decreto 15/2007, de la Consellería de Política Territorial de la Xunta, se suspende la vigencia de las normas subsidiarias de planeamiento municipal de Barreiros y se aprueba la ordenación urbanística provisional hasta la entrada en vigor del nuevo planeamiento (Diario Oficial de Galicia, 12 de febrero de 2007).
- Diciembre de 2009. El Ministerio Fiscal denuncia ante el Juzgado de Mondoñedo al alcalde de Barreiros, a tres ediles y a la arquitecta municipal por presunta y continuada infracción urbanística.
- Abril 2010. Convenio entre Xunta de Galicia (PP), Diputación de Lugo (PSOE) y Ayuntamiento de Barreiros (PP) para sacar adelante los proyectos urbanísticos.
- Setiembre 2010. La Xunta aprueba en una semana la declaración de incidencia supramunicipal del plan sectorial de Barreiros, ratificada en octubre de 2011, pese a que las urbanizaciones afectadas pertenecen solo a este ayuntamiento y no existen impactos positivos para el medio ambiente, patrimonio cultural o paisaje rural de la zona.
- Diciembre 2010. Anuncio de la Secretaría Xeral de

Ordenación do Territorio e Urbanismo da Xunta de exposición pública del Plan Sectorial para la mejora y ampliación de las infraestructuras básicas de saneamiento, abastecimiento y red viaria en el ayuntamiento de Barreiros (Diario Oficial de Galicia, 10 de diciembre de 2010), resultado del convenio citado más arriba entre Xunta, Diputación y Ayuntamiento.

- Febrero 2011. El Tribunal Superior de Justicia de Galicia desestima los recursos contra el Decreto 15/2007 de la Xunta presentado por varios constructores y el Ayuntamiento de Barreiros.

- Durante el año 2011 la oposición parlamentaria solicita en varias ocasiones a la Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras el informe de la Asesoría Xurídica de la Xunta que debe avalar el cambio de criterio de la Xunta respecto al urbanismo de Barreiros. Este informe nunca ha sido mostrado.

- Situación actual. El Ayuntamiento espera poner en marcha durante este año unas 1.500 viviendas. Dado el interés de aumentar los ingresos en las arcas públicas por nuevas licencias, desde el gobierno local también se está impulsando la legalización de múltiples viviendas construídas en línea costera sin haber obtenido en su día la preceptiva licencia.

ASTURIAS

Bandera Negra: Cabo de Peñas

Motivos: En el punto más septentrional del Principado de Asturias se encuentra Cabo de Peñas, Paisaje Protegido, LIC y Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA), ubicado en el municipio de Gozón. A 500 metros de la playa de Verdicio de este municipio está prevista la construcción de un campo de golf y 500 viviendas unifamiliares.

El primer teniente de alcalde de Gozón, Ramón Artime, defiende a RTVE que el proyecto "cumple con la legalidad al cien por cien" y supone una "apuesta por el turismo de calidad, que genera riqueza y empleo" para que este concejo se dinamice "y cambie el turismo de bolsa, casera y bocadillo de un día". El edil añade que de los 80 kilómetros cuadrados de Gozón, un total de 25 están protegidos, y lamenta que haya oposición a construir donde sí se puede. "No está la cosa en España para discutir inversiones", concluye.

Administración responsable: La Comisión de Urbanismo y Ordenación del Territorio de Asturias (CUOTA) del Principado.

Reacción ciudadana: Denunciado por la Coordinadora Ecoloxista d'Asturies. Este proyecto supondrá "un verdadero desastre" para la zona, según el grupo ecologista, que anuncia que se recurrirá judicialmente.

La Coordinadora Ecoloxista también denuncia otros dos LIC amenazados por la excavadora en Asturias: las

dunas del Espartal, en Castrillón, monumento natural en primera línea de playa junto al que están previstas 300 viviendas; y la turbera de las Dueñas, en Cudillero, también monumento natural y donde se proyectan 900 viviendas entre edificios e inmuebles unifamiliares.

CANTABRIA

Bandera Negra Santander: Descontrol urbanístico en su bahía

Motivos: Existen nuevos planes de urbanismo que afectan todo el frente marítimo de la bahía de Santander, desde la dársena de Raos hasta la zona de San Martín- Gamazo, que supondrían construir en primera línea de la bahía.

- En la zona de San Martín-Gamazo, la construcción de instalaciones hoteleras, comerciales, oficinas, viviendas y la ampliación del Centro de Vela con la construcción de un enorme graderío.

- En el Muelle de Albareda, la construcción en dominio público de un edificio para la Fundación Botín de 22 m de altura y 80 m de longitud e invadiendo la lámina de agua. Para facilitar su construcción la Autoridad Portuaria de Santander ha aprobado una modificación de los usos del muelle de Albareda: de uso portuario a uso de equipamiento cultural, modificación que el Consejo de Gobierno de Cantabria ha aprobado.

- En el Barrio Pesquero (Varadero) la construcción de 1500 nuevas viviendas y un centro comercial densificando aún más un barrio ya excesivamente saturado y con escasos servicios. Estaría prevista la construcción de cuatro torres de 50 metros de altura.

Promotor: Autoridad Portuaria de Santander.

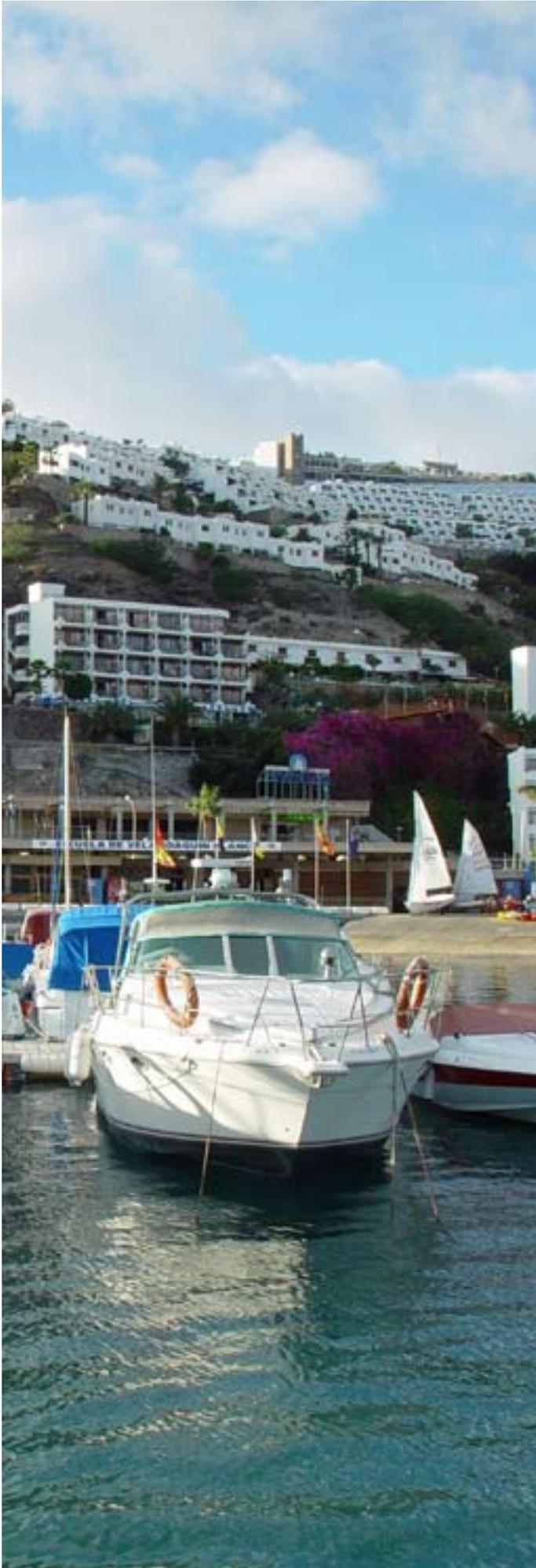
Administración responsable: Ayuntamiento de Santander.

EUSKADI

Bandera Negra Bizkaia: Urdibai, proyecto de nuevo museo Guggenheim 2 en la reserva de la biosfera

Motivos: 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" turístico a un área como la Reserva de la Biosfera de Urdibai, con la construcción del museo Guggenheim II. A ubicar en Sukarrieta, se baraja una inversión de unos 192 millones de euros (y una estimación de movimiento económico total de 281 millones) y 148.000 visitantes anuales (unas 5.000 visitas diarias) para un modelo que



no se recatan en llamar “nueva industria turística”, con su tirón añadido de nuevas infraestructuras de acceso por carretera, visitantes de “ida y vuelta” y especulación urbanística. Un nuevo proyecto-estrella para una mentalidad desarrollista e insostenible.

Los impactos directos y añadidos sobre un espacio natural protegido y sobre el equilibrio de sus frágiles ecosistemas poco importan.

El Gobierno Vasco hasta el presente ha manifestado su oposición pública al proyecto y en marzo de 2011 ha declarado “conjunto monumental” el edificio de las “colonias de la BBK”, en la zona donde pretendía instalarse el Museo, lo que obligaría a buscar otra ubicación.

Promotor: Diputación Foral de Bizkaia con el apoyo de parte de la Fundación Guggenheim y algunos Ayuntamientos de la zona.

Estado de tramitación: Actualmente es un proyecto en debate. La diputación sigue poco a poco impulsando el proyecto.

Reacción ciudadana: Pese al apoyo público de varios Ayuntamientos de la comarca, se ha creado una plataforma ciudadana con el lema “Urdaibaietz! Gure kulturaren eta naturaren defentsan” que se opone al proyecto. También se opone la plataforma histórica “Zain dezagun Busturialdea” y varios colectivos ecologistas,

Como respuesta una plataforma impulsada por cargos institucionales del PNV ha creado la Plataforma “Guggenheim Urdaibai, GU BAI” de apoyo al proyecto.

Evolución cronológica y resolución:

- El primer documento de “estudios preliminares” lo presentó la Diputación Foral de Bizkaia en 2009.
- En marzo de 2011, el Gobierno Vasco ha declarado “conjunto monumental” el edificio de las “colonias de la BBK”.
- En marzo de 2012, la diputada de cultura de la Diputación Foral de Bizkaia presenta el estudio de viabilidad del proyecto.

Punto Negro Bizkaia: Ondarroa, construcción de viviendas en la marisma de Aieri

Motivos: Proyecto de reclasificación de suelo y urbanización de la marisma de Aieri en la desembocadura de la ría del Artibai en Ondarroa (Bizkaia) para construir una zona residencial de 480 viviendas, promovidas por el Ayuntamiento y el Gobierno Vasco, sobre una superficie de 13,3 hectáreas. con una inversión cercana a los 82 millones de euros.

Los bloques de pisos se construirán agrupados en la margen derecha de la ría. Ocuparán una superficie total de 14.700 metros cuadrados. Un 66,4% serán de precio tasado y un 22% de protección oficial. Además se construirán 2 plazas, un equipamiento comercial, una rotonda de conexión y una pasarela entre Aieri y la margen izquierda del Artibai. Los espacios libres, humedales y áreas de esparcimiento, por su parte, tendrán una extensión de

110.000 metros cuadrados.

Promotor: Ayuntamiento de Ondarroa y VISESA (sociedad pública del Gobierno Vasco)

Administración responsable: Ayuntamiento de Ondarroa y Gobierno Vasco

Base legal: Plan Especial que modifica la clasificación de suelo de las Normas Subsidiarias de 1993

Estado de tramitación: Plan Especial recurrido ante el Tribunal Superior de Justicia del País Vasco. En septiembre de 2010 se decretó la paralización cautelar. En diciembre de 2010 se confirmó esta paralización.

En enero de 2011 el propio TSJPV decretó la paralización de un proyecto de paseo ribereño entre Zaldupe y Aieri, que los ecologistas consideran que es un inicio soterrado de las obras de urbanización. Las obras se retomaron en octubre del 2011 y finalizaron en enero del 2012.

Impacto social y ambiental: El proyecto implica la desecación parcial y afección a una marisma y zona inundable en un LIC de la Red Natura 2000.

El área forma parte de la Red Natura 2000 (LIC ES2130011) y su entorno forma parte del Plan de gestión del Visón Europeo (*Mustela lutreola*) en el territorio Histórico de Bizkaia (Decreto Foral 118/2006), especie catalogada como de Protección Estricta dentro de las Directivas comunitarias.

Además no se contemplan las nuevas directrices europeas de previsión de inundabilidad en función del cambio climático.

Reacción ciudadana: Los grupos ecologistas Eguzki de Ondarru, Aieri Zaindu, Ekozain de Markina y Mutrikuko Natura Taldea y las formaciones políticas Berdeak y Aralar han manifestado su oposición al proyecto. Ekologistak Martxan ha incluido este proyecto en varios de sus Informes anuales de Banderas Negras.

Bandera Negra Gipuzkoa: Orio, urbanización de Munto en la ribera de la ría Oria

Motivos: En la desembocadura de la ría de Oria en el municipio de Orio continúan adelante los proyectos municipales de urbanización y construcción casi hasta el borde de la playa. El Plan Parcial de Munto sigue ejecutándose.

En su día se realizó un campo de fútbol y 300 aparcamientos bajo su superficie, en zona de servidumbre de costas. Más tarde se construyó un Polideportivo (inaugurado en mayo de 2011). El Plan incluye también un centro comercial en semi-sótano con 20 viviendas encima y tres bloques más con aproximadamente 200 viviendas.

Mientras los procedimientos judiciales (con resoluciones no definitivas que han declarado la ilegalidad de varios de estos proyectos) caminan siempre por detrás de las obras.

Promotor: Ayuntamiento de Orio e iniciativa privada

Administración responsable: Ayuntamiento de Orio

Base legal: Normas Subsidiarias de Orio (2006) y Plan Parcial Munto (2008)

Estado de tramitación: El 26 de diciembre de 2006 se aprobó la revisión de las normas subsidiarias de planeamiento del municipio de Orio, que fue declarada nula en 2008 por Sentencia del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco. Pendiente de Recurso de casación.

El 4 de marzo de 2008 se aprobó definitivamente el Plan Parcial del Sector 8 "Munto" Orio, que fue anulado por el TSJPV por Sentencia de 17 de febrero de 2010. Pendiente de recurso de casación.

En 2008 se aprueba definitivamente el proyecto de reparcelación del Sector 8 Munto, que fue anulado por Sentencia de 24-6-2010 el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo de Donostia. Pendiente de Recurso de apelación.

Impacto social y ambiental: El Plan Parcial se sitúa en un ámbito calificado como zona inundable en períodos de retorno de 10 a 100 años por el Plan Territorial Sectorial de Ordenación de los Márgenes de los Ríos y Arroyos de la Vertiente Cantábrica, que prohíbe cualquier tipo de actuación urbanística.

Algunas de las actuaciones se han realizado en zonas de servidumbre de la Ley de Costas.

Reacción ciudadana: La asociación de comerciantes hosteleros y profesionales de Orio, Arkupe Elkartea, se ha manifestado reiteradamente contra el Plan.

Ezker Batua-Berdeak tiene interpuestos diversos recursos judiciales contra el Plan Parcial.

Ekologistak Martxan ha incluido estos proyectos en su Informe anual Banderas Negras en varias ocasiones.

CATALUNYA

Bandera Negra Girona: El Bulli Foundation

Motivos: La cala Montjoi se halla en el Parque Natural Cabo de Creus, a siete KM del municipio de Rosas, al cual pertenece. Está rodeada por montañas del Pirineo. Se trata de una cala con forma de croissant, bastante cerrada, lo que le da unas aguas tranquilas, sin demasiado oleaje ni viento por su situación. En contrapartida, es oscura. Se puede acceder en coche. Está ubicada al lado de un complejo turístico que le proporciona servicios como una escuela de submarinismo, acampada, alojamiento, aparcamiento y restaurantes, uno de los cuales es El Bulli, de Ferran Adrià.

El pasado 30 de Julio de 2011 el Bulli cerraba sus puertas para iniciar su andadura como Fundación. Última categoría que con el beneplácito del Municipio de Rosas y Generalitat le permitirá ampliar su superficie un 50% sobre Parque Natural. En principio, el plan especial del Parque solamente contempla que las edificaciones

que se encuentran en su interior puedan ampliar su superficie en un 20%, pero contempla una excepción para todas aquellas edificaciones que sean de interés patrimonial, cultural o que sirvan para promocionar el mismo Cap de Creus, como sería el caso de El Bulli de Ferran Adrià, que llevará a ejecución un proyecto del arquitecto Enric Ruiz Geli.

Promotor: El Bulli Foundation.

Administración responsable: Ayto. Roses/Generalitat de Catalunya

Impacto social y ambiental: El proyecto de Enric Ruiz Geli se ampara en una campaña mediática basada en la parte verde del proyecto-estrella olvidando el problema de fondo de proyectos de esta envergadura: la apertura de una nueva vía de especulación dentro de un suelo protegido ya de por sí amenazado en todos sus frentes.

La permisibilidad de estas excepciones unidas a una nueva ley de Costas que deja en completa desprotección gran parte de nuestro litoral, crea una nueva forma de urbanismo "cultural" que aprendiendo de errores pasados no se puede esperar acabe siendo un beneficio ni para el enclave ni para su ecosistema.

Adrià comentaba a prensa que "pedirían a sus trabajadores que acudieran a su trabajo en coches eléctricos" a fin de no emitir gases. Nos preguntamos si pedirá lo mismo al enorme tráfico humano que se generará con este proyecto que se denomina sostenible, cuando lo más sostenible sería dejar el parque y la cala en su estado actual. Además de ser cuestionable si es positivo para la costa y su equilibrio sedimentario la transformación del suelo en primera línea de costa, algo que dejará desprotegida a la playa en los próximos años. Este proyecto, es el primer paso de la privatización de ese espacio creando otro lugar de exclusividad para una élite social.

Cronología:

- En enero de 2011, Ferrán Adrià presentó ante los medios en "Madrid Fusión" la fundación 'elBulli Foundation', dando a 2014 como el año de comienzo de sus actividades, indicando que la ubicación sería la misma de 'El Bulli'.
- El 31 de julio de 2011 el restaurante elBulli cierra definitivamente una etapa de su exitosa trayectoria anunciando a través de su página web el tan esperado momento: "el Bulli restaurante ha cerrado sus puertas y ha pasado a convertirse en el Bulli foundation. En el Bulli foundation no se admiten reservas, ni ahora ni después de su apertura".
- 2013/2014: Fechas previstas para el inicio de las obras/inauguración del complejo.

Bandera Negra Barcelona: Plan Delta del Llobregat

Motivos: Este plan, previsto y ejecutado desde 1994, ha supuesto enormes transformaciones del Delta del río Llo-

bregat, el más largo y caudaloso de los ríos de las cuencas internas de Catalunya. El Delta es la tercera zona húmeda de Catalunya en importancia, tanto para las aves (se han identificado unas 350 especies diferentes, algunas de importancia internacional) como para especies endémicas como el pez "fartet" o hábitats y especies prioritarias para la Unión Europea como es la *Kosteletzkya pentacarpos* (malvácea que sólo se encuentra en la Albufera de Valencia y en el Delta del Llobregat).

El Delta, del que solo queda un 5% de zonas húmedas, es además de un espacio natural de primer orden y una zona agrícola de enorme valor, un lugar único para la educación ambiental (cada año pasan decenas de miles de personas) y un espacio que garantiza el ocio, el esparcimiento y la calidad de vida a la población del área metropolitana.

La intención era transformar esta zona en un inmenso centro de actividades logísticas, con nuevas infraestructuras y ampliación de las existentes. El ámbito de actuación del Plan es de 1500 hectáreas, correspondiendo su inmensa mayoría al municipio de El Prat.

Destacan las siguientes actuaciones:

- Desvío del tramo final del río Llobregat, para ganar espacio para las actividades logísticas (ZAL). Este desvío fue declarado ilegal por parte del Tribunal Supremo, puesto que se destruyó un espacio considerado Dominio Público Hidráulico, pero el antiguo cauce ya ha sido cubierto y edificado.
- Plan de infraestructuras viarias del delta (incluyendo nuevas autovías, viales de acceso y conexión del puerto con el aeropuerto, ampliación de la Ronda Litoral, etc.)
- Penetración ferroviaria del puerto y el aeropuerto (incluyendo vías de ancho europeo, el Tren de Alta Velocidad al aeropuerto, nueva línea de metro (L9) hasta el aeropuerto, prolongación de la línea 1 de metro hasta Sant Boi y El Prat).
- Plan Director de ampliación del Puerto
 - Nuevo dique de abrigo al sudeste (5625 m)
 - Prolongación del dique este en 2150 m.
 - Ampliación de la zona de inflamables en 69 hectáreas.
 - Nueva terminal de contenedores (40 hectáreas)
 - Nueva terminal polivalente Moll Nou (20 h)
 - Ampliación de la zona de actividades logísticas.
 - Conexión ferroviaria de ancho europeo, desde Castellbisbal.
- Plan Director del Aeropuerto
 - Aumento de la capacidad de pasajeros a 40 millones/año.
 - Tercera pista a 1.350 m de la principal y de 2.600 m de largo.
 - Nueva terminal entre pistas de 250.000 m²

- Nuevos Accesos mediante transporte público colectivo.
- Ciudad aeroportuaria.
- Actividades logísticas, de carga y complementarias de 1.000.000 m².

Medidas ambientales: Como compensación, se han hecho una serie de actuaciones para compensar, en parte, los impactos de las infraestructuras:

- Creación de una playa nueva al abrigo del puerto
- Declaración como protegidas de algunas zonas portuarias
- Construcción de la depuradora metropolitana del Llobregat
- Recarga del acuífero con agua depurada
- Creación de un parque litoral, a lo largo del tramo final del río desviado.

Sin embargo, las "medidas ambientales compensatorias" únicamente representan 21 millones, un 0,5 % del total, una cifra ridícula dados los impactos irreversibles sobre los ecosistemas del Delta y de la zona costera y marina.

Inversión: El "Plan Barcelona", que incluye la ampliación del aeropuerto y parte de las obras del Plan Delta, ha supuesto una inversión pública aproximada de unos 3200 millones de euros hasta la fecha. Por otro lado, la ampliación del puerto comercial de Barcelona ha supuesto, al menos, un desembolso de 522 millones de Euros.

Promotor: Ministerio de Fomento (AENA, GIF, Autoridad del Puerto de Barcelona), Generalitat de Catalunya, Área Metropolitana de Barcelona, Ayuntamientos de Barcelona y El Prat de Llobregat. Financiación parcial de la Unión Europea.

Estado de tramitación: Ejecutado la mayor parte del Plan Delta. En estos momentos están en licitación las obras para la conexión ferroviaria de la nueva terminal de mercancías del Puerto (construida con capital chino) con la frontera francesa, que es la última de las grandes obras pendientes.

Impacto social y ambiental: Las obras del Plan Delta fueron presentadas como la gran oportunidad de hacer de Barcelona el principal centro industrial, logístico y de mercancías del sur de Europa, con los supuestos beneficios para la población que ello iba a representar.

Hoy, la comarca del Baix Llobregat sigue siendo una de las más pobres de Catalunya, el paro supera el 25% de la población activa, se ha destruido ocupación masivamente y siguen existiendo importantes bolsas de marginación social. La gran riqueza que debía haber llegado no se ha visto, a no ser que sea para unos pocos que se beneficiaron de la burbuja inmobiliaria y la deslocalización empresarial.

Por el contrario, los impactos ambientales están ahí, para siempre:

- Destrucción del curso natural del río en su tramo final y pérdida de cualquier vegetación de ribera
- Alteración de todo el delta del Llobregat
- Alteración drástica de la dinámica costera, agravamiento del efecto de subsidencia (hundimiento) del delta, y provocando episodios de fuerte regresión de las playas situadas al suroeste del puerto, como el de noviembre de 2011 en Gavà.
- Pérdida de zonas agrícolas
- Afectación de algunas de las lagunas litorales (destrucción de la laguna de La Podrida), sólo parcialmente compensado por la creación de otras artificiales (Cal Tet).
- Incumplimiento de la Declaración de Impacto Ambiental del Aeropuerto, por ejemplo, con la urbanización de un sector de Red Natura 2000 (ZEPA) para construir un parking de taxis.
- En los últimos años, especialmente desde la entrada en funcionamiento de la 3ª pista del aeropuerto y la nueva terminal, se ha detectado un descenso muy significativo en las poblaciones de muchas especies antes comunes en el Delta.

Reacción ciudadana: Denuncia de organizaciones sociales (vecinales, ecologistas) durante los años 90, especialmente la Plataforma Salvem el Delta del Llobregat (Depana y SEO-Birdlife, entre otros).

Actualmente, supervisión del cumplimiento de las DIA del Puerto y Aeropuerto, quejas ante la Generalitat y ante la Comisión Europea.

Bandera Negra Tarragona: Urbanización continua de la costa

Motivos: En el municipio de Cambrils situado en la comarca del Baix Camp, provincia de Tarragona encontramos una urbanización continua a lo largo de toda la costa. Durante la década de los sesenta empezó a implantarse un modelo de crecimiento urbanístico enfocado al turismo y a las segundas residencias estivales en toda la costa dorada ocupando en la actualidad las dos terceras partes del total de residencias de Cambrils, esto conllevó en su momento un crecimiento exponencial en un lapso corto de tiempo. Si durante los noventa se dio una recesión de este crecimiento debido a la crisis económica del momento, años después se volvería al modelo de crecimiento urbanístico desmesurado duplicando el parque inmobiliario del municipio en los últimos 20 años.

En 2005 se modificó el plan de ordenación municipal de Cambrils (POUM) por quinta vez desde la primera versión publicada en 1963. En el documento de 2005 se hace mucha referencia a la importancia de mantener espacios verdes y libres de urbanización en el municipio,

al desarrollo sostenible, etc. pero finalmente no fue más que otra estrategia para captar más turismo y darle al municipio unas características propias y diferenciadas con respecto a los demás municipios volcados en el turismo sin competir únicamente por términos de oferta hotelera sino por calidad de espacio y seguir así creciendo.

Aunque, como ya hemos dicho, en el plan urbanístico se cita continuamente la importancia de dejar espacios libres y verdes, el objetivo final de esta revisión es el crecimiento urbanístico y de la población, hablando de "revalorización" y "reaprovechamiento" de espacios urbanos mal aprovechados y tras la liberación de dos espacios del municipio (antigua línea ferroviaria y nacional 340), en lugar de cambiar de modelo se volvió a insistir en un modelo de crecimiento urbanístico y de población, en un intento de revalorizar la primera línea de costa.

Como se extrae de los valores extraídos de este plan de ordenación se pretende urbanizar 329ha de superficie, construir 5000 viviendas más y aumentar la población entre 12.000 y 14.000 habitantes, habiendo conseguido implementar el número de empadronados en 6.799 habitantes desde que se presentara en 2005 hasta 2011, mientras que su tasa de población se triplica durante la época estival según fuentes del Instituto de Estadística de Catalunya en una superficie de 35'2 kilómetros que parecen decididos a urbanizar completamente.

En conclusión, el ayuntamiento de Cambrils pretende seguir con el modelo de crecimiento del municipio disminuyendo así las zonas que podrían ser destinadas a uso público, aumentando el número de habitantes, provocando un aumento de la utilización de recursos de la zona (se presentan problemáticas relacionadas con la gestión del agua), además del aumento de contaminación y degradación en la zona.

Una imagen urbanizada, transformada y artificial de la costa dorada cuyo primer kilómetro de costa se encuentra ya urbanizado y que arrastra una inversión en los últimos años de más de siete millones de euros en obras de protección de la línea de costa y regeneraciones de playas.

Promotor: Ayuntamiento de Cambrils

Administración responsable: Ayto. Cambrils/Generalitat de Catalunya

Impacto social y ambiental:

- Pérdida del ecosistema natural de la zona, bosque litoral mediterráneo, flora endémica de la zona, etc.
- Afectación a la dinámica costera, con la consecuente pérdida de las playas naturales, y los ecosistemas marinos de la zona (praderas de Posidonia, etc).
- Impacto paisajístico negativo, tanto por la urbanización continua de este tramo de costa como por la construcción de los diques artificiales.
- Consumo exagerado de recursos hídricos, por el exceso de volumen turístico que soporta la zona.
- Al haber una expansión turística, aumenta la contaminación de la zona, ya sea por poca conciencia

de los turistas (se fomenta el turismo derrochador y poco cuidadosos con el entorno) como por el déficit de gestión de los residuos.

- Pérdida de la denominación de origen de la zona, debido a la focalización de los recursos económicos hacia el turismo y pérdida también de la estima de la zona por la propia población al ver la degradación del paisaje.

- Impactos económicos grandes debido a la inyección de capital anual para regenerar las playas, debido a la pérdida de arena (recesión de las playas), al impacto de los temporales en la línea de costa urbanizada (destrucción de paseos marítimos, infraestructuras etc.).

Cronología:

- En 1963 se presenta el primer plan de ordenación urbana de Cambrils.

- En los años 1975, 1985, 1993 y 2005 se hacen revisiones de este plan, en todas ellas aumentando la superficie a urbanizar y con planes claros de crecimiento urbanístico y poblacional.

- En la actualidad continua este plan de crecimiento y urbanización de la zona, que aunque a tenido mejoras en cuanto a valorización de los espacios verdes y naturales, sigue por el camino del crecimiento y artificialización de la zona.

Punto Negro Barcelona: Proyecto Eurovegas

Motivos: El Delta del Llobregat es un espacio ubicado en el corazón del área metropolitana de Barcelona, al lado mismo de la gran ciudad, y que acoge las mayores infraestructuras de Catalunya (puerto, aeropuerto, autopistas, vías de tren convencional y alta velocidad, centros de actividades logísticas, polígonos industriales) además de una población superior al medio millón de habitantes en un espacio de menos de 100 km².

Más del 50% de la superficie del Delta se encuentra ya bajo el cemento de las infraestructuras y sectores urbanos. El resto se ha conservado, casi milagrosamente, como espacio agrario protegido (figura de Parque Agrario) y como espacios naturales (Red Natura 2000 como Zonas de Especial Protección para las Aves y algún sector como Reserva Natural).

Su valor es inmenso desde el punto de vista puramente ambiental (zona húmeda estratégica para la migración de aves, presencia de especies endémicas, etc. Ver).

Su segunda función es productiva ya que es, junto al Maresme y el Vallès, la huerta natural de Barcelona y su zona metropolitana. Sus terrenos llanos, con abundante agua dulce, son reconocidos como unos de los más productivos del Mediterráneo. Por ello este sector es clave en la producción de alimentos que debe ser la base hacia una deseable soberanía alimentaria de Catalunya.

Y por último, el Delta cumple una importantísima función social, al ser un espacio libre, natural, de ocio y recreo, que aporta un valor insustituible a la calidad de

vida de las ciudades que lo rodean.

Pero por su inmejorable situación, el Delta se ha encontrado siempre bajo la amenaza de los especuladores. Históricamente se han propuesto multitud de proyectos constructivos para usar estos terrenos llanos, de fácil construcción, y transformarlos en un continuo de asfalto. Pero, afortunadamente y después de difícilísimos equilibrios, la legislación urbanística y la planificación territorial llevaron a un status quo en que lo que quedaba sin construir del Delta se consideraron equipamientos estratégicos, de alto valor natural y agrícola (Pla Territorial Metropolitano, 2008).

Con la brutal crisis económica, han resurgido los intereses por desarrollar operaciones especulativas relacionadas con el ladrillo, en un entorno tan atractivo como éste. Las Vegas Sands Corporation es la empresa propiedad del magnate judeo-norteamericano Sheldon Adelson, uno de los 10 hombres más ricos de Estados Unidos que se ha lucrado con el negocio de los casinos y toda la actividad económica legal e ilegal que gira a su alrededor. Con resorts en Las Vegas, Macao y Singapur, ahora plantea un Eurovegas en España, y estudia las ofertas del gobierno de la Comunidad de Madrid y de la Generalitat de Catalunya. Adelson está usando la desesperación provocada por la crisis y por las clases dominantes (más del 25% de paro y empobrecimiento generalizado de la población) para hacer un chantaje inhumano a la ciudadanía, bajo la idea que cualquier inversión es buena en tiempos de crisis si se generan puestos de trabajo.

El proyecto está siendo negociado en secreto desde hace cerca de un año entre la Generalitat, la Comunidad de Madrid y los promotores. Sus cifras son impresionantes:

- Alrededor de 800 hectáreas, entre urbanización y campos de golf
- 36.000 camas hoteleras en 12 hoteles
- 6 megacasinos
- 18.000 máquinas tragaperras y unas 1000 mesas de juego
- 3 campos de golf
- Un auditorio, un estadio, zonas comerciales y de congresos, etc.

Los promotores hablan de una construcción en 2 o 3 fases, con una inversión en la primera fase que rondaría los 6.000 millones de Euros y unos 18.000 en total. Sin embargo, se ha planteado claramente que solo 2000 millones serían invertidos por la empresa, el resto deben ser créditos ofrecidos por bancos privados o públicos (se habla del Banco Europeo de Inversiones) con el aval del Estado.

En cuanto a los puestos de trabajo que teóricamente se crearían, las primeras promesas hablaban de alrededor de 260.000, entre directos e indirectos. Sin embargo el gobierno catalán reconoció, en sede parlamentaria,

que serían como máximo unos 15.000 o 20.000, al final del proyecto. Claro que ni el gobierno ni la empresa promotora han estudiado cuantos puestos de trabajo se perderían en la agricultura local, ni por la competencia desleal que se haría sobre el potente sector de la restauración, hostelería y turismo en general.

Conviene conocer que Sheldon Adelson está investigado tanto por las autoridades de Estados Unidos como por las de Macao (China) por presunta evasión de capitales, corrupción, fomento de la prostitución ilegal y un largo etc. Además, Adelson es un activo financiador de los sectores más ultraderechistas tanto en Estados Unidos como en Israel.

Promotor: Las Vegas Sands Corporation de Sheldon Adelson, Generalitat de Catalunya, Gobierno del Estado Español.

Estado de tramitación: Negociaciones secretas previas a la tramitación de un enorme paquete de modificaciones legales a medida.

Trabajos de redacción de propuestas de ordenación, contratados por la Generalitat de Catalunya por un importe de 67.000 €.

Impacto social y ambiental: Los impactos de semejante operación son inmensos, y van más allá de los terrenos donde estrictamente se construiría el complejo.

A nivel ambiental cabe señalar:

- La afectación directa e indirecta a los espacios naturales protegidos por urbanización, contaminación atmosférica, acústica y lumínica
- El consumo de agua equivalente a una ciudad de 60.000 personas, solo asumible a partir de la desalinizadora del Llobregat, con sus impactos energéticos y sobre el medio marino por las salmueras, etc.
- La afectación irreversible sobre el acuífero del Llobregat, tanto por la impermeabilización del suelo como por la alteración del microclima especial del Delta, que evitaría la recarga por infiltración.
- El consumo de energía equivalente a una ciudad de 100.000 personas
- El incremento inmenso del peso construido sobre el delta, cosa que agravaría aun más el fenómeno de la subsidencia (hundimiento natural) del delta, que se suma a la subida del nivel del mar por efecto del cambio climático.
- La pérdida de toda conectividad ecológica Garraf-delta-río Llobregat.
- La destrucción paisajística
- La destrucción de terrenos agrícolas de máximo valor, imprescindibles para la soberanía alimentaria de Catalunya

A nivel socioeconómico, los impactos serían:

- Pérdida de puestos de trabajo en la agricultura (alrededor de 1500, que podrían ser 8000 en caso



de reconversión a la producción ecológica).

- Competencia desleal sobre el sector del turismo y restauración local.
- Incremento de costes públicos (obras de accesos, soterramiento de vías férreas y autopistas, limpieza, seguridad, salud, servicios sociales, etc.) sin incremento significativo de ingresos (exención de tributación fiscal y de aportaciones a la seguridad social).
- Desregulación laboral, explotación, salarios bajos y sin derechos.
- Promoción de la prostitución y el tráfico de blancas.
- Incremento del crimen organizado, como señala el experto en la mafia Roberto Saviano.
- Incremento de las enfermedades relacionadas con el juego (ludopatías, depresión, etc.).
- Incremento del tráfico y consumo de drogas duras, con sus correspondientes consecuencias sobre la salud pública.

Reacción ciudadana: Oposición popular organizada alrededor de la Plataforma Aturem Eurovegas, que cuenta con el apoyo de más de 4500 organizaciones sociales catalanas de sectores como: Ecologistas, Vecinales, Políticos, Sindicales, Asistencia social, Culturales y Profesionales (Arquitectos, ingenieros agrónomos y agrícolas, técnicos de hacienda, ambientólogos, etc.). La Plataforma ha desplegado un amplio abanico de acciones reivindicativas tal como manifestaciones, bicicletadas, concentraciones, recogida de miles de firmas, intervenciones en los ayuntamientos, etc.

PAIS VALENCIÁ

Bandera Negra Castelló: Peñíscola(Comarca del Baix Maestrat). Parque Natural, LIC y ZEPA de la sierra de Irta. LIC del Marjal de Peñíscola.

Motivos: El municipio de Peñíscola (Castellón), es una zona costera con un impresionante tómbolo dónde se ubica el majestuoso Castillo del Papa Luna.

Es un municipio de brutal urbanismo y caos de infraestructuras, tanto en primera línea de playa como en zonas interiores y de algunas montañas costeras.

Al sur de su término municipal, desde el barranco de Volante hasta cala Argilaga, encontramos una parte del Parque Natural de la Sierra de Irta y su reserva marina (Decreto 108/2002 de 16 de julio del Gobierno Valenciano), única zona virgen del litoral de este municipio.

Es una localidad de fuerte ocupación turística estival. Su población residente, según padrón INE 2011, es de 8.094 hectáreas, aunque en época estival se estima que la población supera los 100.000 hectáreas o más.

Impacto social y ambiental: El urbanismo de esta zona ha sido descontrolado desde 1970. Así queda reflejado en su franja costera norte (primera línea y segunda línea a

partir del edificio Picasso y hasta límite con el municipio vecino de Benicarló; en su franja este (moles de edificios y hoteles; desecaciones de terrenos de la marjal de Peñíscola (camping EDEN, colegio público Jaime Sanz, campo de fútbol y polideportivo municipal,...), etc.; en la zona oeste (primera montaña de la sierra de Irta, zonas de cultivo y terrenos aledaños a la CV-141 hasta la N-340, zona Llandells y aledaños, etc.) y en la zona sur (Atalayas; Cerro Mar; zona Raco Calent- con la urbanización Nerea, y zonas Pebret con impactos de las urbanizaciones antiguas como Finca del Moro, Puerto Azul, Edison, Capblanc, Font Nova (además es límite con el P. N. Sierra de Irta y es su zona de amortiguamiento de impactos), y otras de nueva creación como Tierra de Irta. Además se ha desarrollado desde 2010 el Plan Parcial San Antonio (con impactos severos sobre el P.N. Sierra de Irta, ya que fueron terrenos de alto valor paisajístico cogidos al parque natural y delimitados y legalizados como fuera de él antes de que se declarara parque natural). Allí, en la actualidad, se están desarrollando promociones y ya se ha construido la urbanización "El Mirador de las Islas".

El municipio, por tanto, ha sido y sigue siendo urbanizado de una forma completamente irracional e insostenible. Ha afectado irreversiblemente a cauces naturales de barrancos (Moles y Monchells), a acequias de evacuación de aguas de los numerosos manantiales de agua dulce existentes, a zonas dunares, a zonas húmedas (marjal o Prat de Peñíscola), a la Sierra de Irta, a zonas agrícolas, etc. Para colmo, el municipio tiene pendiente de aprobación, desde 2005, un nuevo Plan General de Ordenación Urbana-PGOU, que quiere dar continuidad a la "tradición" urbanística en todo su término municipal y sobre todo en las zonas sur (programas de actuación integrada-PAI en las zonas de expansión urbana de Pebret, con macrounizaciones y campos de golf, hoteles, helipuertos, etc.), zonas oeste (PAIS Peñíscola Hills y Alto del Fardatxo) y en todo su suelo agrícola, que pretende ser reclasificado a zona urbanizable ¡Vamos, que pretenden dejar como suelo urbanizable casi todo el término municipal menos los suelos protegidos del P.N. de la Sierra de Irta.

Reacción ciudadana: Este nuevo PGOU tuvo cientos de alegaciones de ciudadanos, colectivos, etc.; Ecologistas en Acción de Vinaròs presentó alegaciones al Plan en diciembre de 2005.

Bandera Negra Valencia: Comarca de la Safor (Gandía, Oliva, Tavernes de la Valldigna, Xeraco)

Motivos: Urbanización masiva de la costa de la Safor. Regresión de la zona costera y de las playas. Proyectos urbanísticos en las últimas zonas libres del litoral: proyecto de urbanización en el Ahuir (Gandía) una de las últimas playas vírgenes de la comarca. Urbanización en el entorno de zonas húmedas de gran valor ecológico y aterramientos de humedales e incendios. Nuevos

proyectos de campos de golf. Amenazas graves a zonas LICs y ZEPAs (Marjal de la Safor, PN Marjal Pego-Oliva) Y a desembocadura de ríos: Racons, Bullent, Serpis). Construcciones en zonas inundables. Transformaciones y usos turísticos en la costa (chiringuitos aprobados por costas) en la playa norte-Ahuir. Vertidos orgánicos y contaminación de playas. Proyecto de depuradora en el río Molinell. Afección a la pesca tradicional.

Gandia-Xeraco-Tavernes de la Valldigna. Afecciones a LICs: Dunas de la Safor. LIC y ZEPA de la Marjal de la Safor. Las agresiones a los espacios naturales en esta comarca han sido especialmente graves y han llegado a los tribunales donde se llegó a condenar a un ex alcalde por los aterramientos en el Marjal de la Safor.

El Gobierno municipal de Gandia aprobó recientemente la construcción de un nuevo campo de golf, que se ubicará junto al actual Club de Tenis y tendrá 18 hoyos con una superficie de 150.000 m². El Gobierno municipal habría obtenido, en principio, la autorización por parte de la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente para iniciar los trámites de elaboración de un plan especial para la ordenación y racionalización de la actividad del campo de golf, que consistiría en la ampliación del club deportivo, y que no llevaría consigo ningún tipo de construcción, ya que las instalaciones deportivas se encuentran actualmente en funcionamiento.

Promotores: Ayuntamientos de Gandía, la Oliva, Tavernes de la Valldigna y Xeraco. Así como, la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana.

Estado de tramitación: Ejecutado Mayoritariamente.

Punto Negro Valencia: Amenaza urbanística a la Playa de El Ahuir (Gandia)

Motivos: El Ahuir es uno de esos espacios vírgenes que quedan sin construir en la comarca y en todo el litoral del País Valenciano.

La playa de l'Ahuir y su restinga ocupan más de 2.300 metros de primera línea litoral no urbanizada en el término municipal de Gandia, con una anchura de unos 800 metros desde el mar hasta la carretera Nazaret-Oliva, que la separa de la marjal de la Safor.

Excepto los primeros 100 metros desde la costa, este entorno está incluido injustamente en el PGOU de Gandia como suelo urbanizable. Este PGOU se redactó en unos momentos de una sensibilidad ambiental inferior a la de los tiempos que estamos viviendo. Ahora mismo se encuentra dentro del perímetro de influencia o protección de dos marjales incluidos en el Catálogo de Zonas Húmedas (los Marjales de la Safor y la Desembocadura del Río Vaca). Estos espacios, así como también las dunas de la misma playa, son Lugares de Interés Comunitario de la Red Natura 2000.

El Ahuir es la salida natural al mar de los Marjales de

La Safor. Como ecosistema protegido por su naturaleza húmeda, el marjal encontraría en la protección de su continuación litoral un valor ecológico añadido.

Además, de cara a la ordenación territorial, hay que tener en cuenta la fragilidad de este paisaje. Cualquier edificación provocará un impacto no remediable para el escenario paisajístico de la playa de l'Ahuir, debido a la baja altura de la vegetación existente y en la lejanía relativa de esta desde los puntos de observación situados en toda la playa.

Respecto al estado actual del medio y la potencial regeneración de los sectores transformados, cabe apuntar que las dunas no se encuentran en mal estado. Mayoritariamente han sido dotadas de infraestructuras para evitar más impactos.

Este espacio es comparable en potencial a la dehesa de El Saler, donde se llevan a cabo proyectos de regeneración en entornos muy parecidos. La viabilidad técnica de este tipo de proyectos está a día de hoy más que contrastada. El mayor problema tal vez fuera la adquisición de los terrenos, mayoritariamente en manos privadas por los intereses urbanísticos. Por este motivo pedimos la implicación de todas las administraciones, desde el Ministerio de Medio Ambiente hasta el Ayuntamiento de Gandia, así como de la Conselleria de Territorio.

Actualmente, diversos partidos políticos y colectivos sociales se oponen al proyecto urbanístico en la playa de l'Ahuir (sobre más de un millón de m²), ya que plantean la dudosa legalidad de construir en una playa virgen que forma parte del perímetro de protección del marjal de la Safor.

Promotores: Esta zona se ha revalorizado y los que han adquirido estos terrenos (gran parte de ellos son propiedad de la firma Rústicas S.A.) piensan en una reclasificación al alza.

1.300.000 metros cuadrados se encuentran libre de toda protección y Catalogado como urbanizable dentro del PGOU de 1983 por el Ayuntamiento de Gandia.

La baja densidad urbanística que contempla el plan O'14% no haya resultado lo bastante atractivo y rentable para los constructores.

Estado de tramitación: Paralizado.

Reacción ciudadana: Oposición de colectivos ecologistas, sociales y oposición política (Bloc-EV).

Bandera Negra Alicante: Comarca del Bajo Segura o Vega Baja del Segura (Guardamar del Segura-Torrevieja-Orihuela-Pilar de la Horadada).

Motivos: Urbanización masiva y brutal de toda esta zona en los últimos años, urbanizaciones sin control, campos de golf y puertos deportivos.

Impacto social y ambiental: Destrucción de pinares litorales únicos. Dehesa de Campoamor y sierra Escalona, lugar de máxima biodiversidad y concentración y dispersión de rapaces y también mamíferos; sin declarar

desde hace varios años de la propuesta de Parque Natural. Proyecto de urbanización de una de las últimas zonas vírgenes de la costa: Cala Mosca. Endemismos exclusivos: *Helianthemum caput-felis*, en grave peligro. Presión insoportable sobre Lugares de Interés Comunitario (LIC), Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA) y zonas húmedas protegidas en el Parque Natural de las Lagunas de la Mata y Torrevieja. Urbanizaciones ocupan los perímetros de protección de las lagunas. Numerosos incendios en la zona en los últimos años. La presión humana es muy intensa, concentrándose en esta zona miles de residentes y veraneantes. Graves problemas de suciedad con vertederos y basuras sin control en la zona costera, ofreciendo una imagen lamentable para el turismo.

Promotores: Ayuntamientos de Orihuela, Guardamar del Segura, Torrevieja y el Pilar de la Horadara.

Estado de Tramitación: Ejecutados.

Reacción ciudadana: Denuncias de Ecologistas en Acción País Valencià.

Afección a Zonas LIC y ZEPA de Cabo Roig. LIC de la Rambla de las Estacas. LIC y ZEPA de sierra Escalona:

Toda la costa de esta comarca destaca por sus valores ambientales lo que se manifiesta en el establecimiento de LIC y ZEPA de sierra Escalona y del Cabo Roig, que realmente se extiende por toda la costa desde Guardamar del Segura hasta Pilar de la Horadada. El masivo y brutal proceso urbanístico que ha sufrido la costa del sur de la provincia de Alicante, ha dejado irreconocible esta zona, donde no había prácticamente nada entre Torrevieja y Pilar de la Horadada hace 40 años. Una urbanización continua: Punta Prima, Cabo Roig, Playa Flamenca, La Zenia, Mil Palmeras, Torre de la Horadada hasta el Mojón en el límite con Murcia, y al lado de un espacio de gran valor ecológico, las salinas de San Pedro del Pinatar.

Esta transformación del suelo y la degradación de sus recursos naturales terrestres, degradando a su vez los ecosistemas marinos colindantes a la línea dejan una dependencia social y económica del sector turístico residencial basado en apenas 3 meses por lo que la temporalidad en trabajo y, la caída de sectores primarios como la pesca y la agricultura ha dejado ser económica y socialmente rentable.

Punto Negro Alicante: Playa Flamenca-Cala La Mosca (Orihuela)

Motivos: De este proceso destructor sólo se habían salvado un tramo costero, Cala Mosca en la Playa Flamenca, que supone el último kilómetro sin construir. Por desgracia, y lamentablemente también se ha aprobado la construcción de esta última zona, consumándose la muerte de la costa oriolana salvaje. El proyecto de urbanización de la última zona virgen de costa del término municipal de Orihuela ha recibido su aprobación por parte del Ayuntamiento. Las diferentes manifestaciones y presiones por

parte de vecinos, asociaciones y partidos políticos no han conseguido frenar este plan que pretende edificar 1700 viviendas y urbanizar 260.000 m².

Promotores: Ayuntamiento de Orihuela.

Estado de tramitación: Aprobado por el ayuntamiento pero sin autorización al no tener estudio de impacto ambiental. La Consellería de Territorio ha comunicado al Gobierno central que elaborará una evaluación preliminar para determinar la necesidad o no de un estudio de impacto ambiental para urbanizar Cala Mosca de Orihuela.

Reacción ciudadana: Oposición de colectivos ecologistas, sociales y oposición política que ha pedido la realización de estudio de impacto ambiental. Alegaciones de Ecologistas en Acción al Plan General de Orihuela.

REGIÓN DE MURCIA

Bandera Negra: Municipio de Águilas

Motivos: La Manga del Mar Menor es, en la costa de la Región de Murcia, la máxima expresión de la deprecación del turismo residencial, que abarca desde Cabo de Palos a prácticamente las Salinas de San Pedro del Pinatar, y que parece no tener fin. Se generan problemas crónicos agravados por la masificación veraniega: exceso de tráfico terrestre y marítimo, vertidos de aguas fecales, regresión de playas, enormes costes de regeneraciones obras de emergencia, etc.

El municipio de Águilas, lejos de desviarse de este tipo de turismo copia el modelo de La Manga. El Plan General de Ordenación Urbana de Águilas vigente supondría la urbanización casi completa de la línea de costa del municipio. Además, en muy pocos años, se multiplicaría por 7 el número de viviendas (20.000 actuales, 144.000 nuevas) y por 12 el número de habitantes del municipio, recalificando más de 1.330 hectáreas. Así, en 2001 la población era de unos 28.000 habitantes, en 2006 esta cifra aumentó a los 32.500 y se preveé que para 2014 esta cifra se sitúe en los 57.500 habitantes.

Este crecimiento exponencial en tan pocos años no responde a un crecimiento demográfico natural, sino que es una consecuencia de la fuerte de la apuesta por el sector urbanoturístico. Un ejemplo de especulación y mala construcción es la bahía del Hornillo, donde existen numerosas edificaciones, una de las cuales el residencial Haciendas del Hornillo está construida en una de las laderas, con pendientes del 90%, y que provoca continuamente desprendimientos que afectan a la playa, así es que desde el verano de 2008 la Demarcación de Costas ha vallado parte de la playa advirtiendo del riesgo de desprendimiento de la ladera. 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, sin que se depuren responsabilidades por ello.

Y por si esto fuera poco los PGOU de Águilas y Lorca se modifican en el año 2012 para dar acogida al macroproyecto especulativo de Marina de Cope, que tiene como objetivo la construcción de 9.000 viviendas, 22 hoteles, 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...), todo esto en una de las zonas con más altos valores, tanto a nivel terrestre como marino, de la costa de la Región de Murcia.

Administraciones responsables: Gobierno Regional, Ayuntamiento de San Pedro del Pinatar, Ayuntamiento de San Javier, Ayuntamiento de Cartagena, Gobierno Nacional

Punto Negro: Actuación de interés regional marina de COPE

Motivos: La zona de Marina de Cope, comprendida entre Águilas y Lorca, se conforma como uno de los tramos costero y terrestre de mayor valor ambiental de la Región de Murcia. A pesar de ello, desde 2001 la llamada "Actuación de Interés Regional" (AIR) de Marina de Cope amenaza con destruir estos valores.

La AIR es una figura de ordenación del territorio de carácter excepcional enmarcada dentro de la Ley del suelo de la Región de Murcia y que se definen como: "...aquellas que hayan de beneficiar a la Región en el ámbito de los servicios públicos, la economía, la conservación del medio ambiente y del patrimonio histórico y la mejora de la calidad de vida y en general las encaminadas al logro de los objetivos generales de la ordenación del territorio, y que por su magnitud, importancia o especiales características trascienda el ámbito municipal..."

Este desmán urbanístico y especulativo que contaría con: 9.000 viviendas, 22 hoteles, 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...); no responde a ninguna de estas características ya que nos encontramos ante uno de los tramos de costa con mayores valores ambientales y culturales de la Región de Murcia, con varias figuras de protección a nivel europeo y con una economía basada, sobre todo en la agricultura.

En 2001 el gobierno regional modificó la Ley del Suelo para desproteger unas 15.000 hectáreas de suelo protegido, de las cuales 1.700 corresponden a Marina de Cope, e incluyó dentro de las "Actuaciones Estratégicas" establecidas en las Directrices de Ordenación del Litoral de la Región de Murcia la AIR Marina de Cope. Además, en 2012, se han aprobado los textos

refundidos de las modificaciones de los PGOU de los dos núcleos de población a los que compete este tramo de costa, Águilas y Lorca, en desarrollo de la AIR.

La clave para proseguir con este insostenible proyecto es: el Consorcio Turístico Marina de Cope, liderado por altos cargos del gobierno regional y de los ayuntamientos de Águilas y Lorca, junto con los que están los propietarios: Asociación Colaboradora de Propietarios, compuesta por un grupo de sociedades que posee alrededor del 60% de todos los terrenos afectados por la Actuación de Interés Regional de Marina de Cope. Entre los propietarios tenemos a Iberdrola Inmobiliaria, asociada con Actura y Summa, inmobiliarias de Bancaja y Cajamurcia (que abandonó en 2012 el proyecto), que quieren desarrollar los terrenos que poseen en la zona. En la asociación se encuentran también Caja Madrid y varias promotoras de distintos puntos de España, como Valleduero (Burgos), Arocas (Madrid) y Extremalia (Extremadura). El 40% restante está mayoritariamente en manos de empresas agrícolas y agricultores de la zona.

Impacto social y ambiental: afección sobre los espacios pertenecientes a la Red Natura 2000, tanto terrestres como marinos, modificación total del paisaje, modificación de la dinámica litoral, impactos sobre los ecosistemas marinos y litorales, cambio de uso del suelo desde agrícola a urbano con la consiguiente pérdida de empleo y cultivos arraigados en la zona, pérdida de biodiversidad, pérdida de valores culturales y geológicos, sobresaturación de la línea de costa, mayor consumo de recursos naturales, etc.

Respuesta ciudadana: Desde los colectivos ecologistas y sociales de la Región de Murcia se han interpuesto recursos y contenciosos a esta modificación de la Ley del Suelo, así como a las Directrices de ordenación del litoral. Muchos de ellos siguen sin resolución, pero recientemente la Sentencia de las Directrices y Plan de Ordenación del Litoral declara contraria a la Ley del Suelo la previsión de dar edificabilidad a los suelos protegidos del litoral y, aplicándose a la Marina de Cope, supondría reducir en torno al 15% de edificabilidad total. Esta y el resto de resoluciones podrían acabar limitando el proyecto, e incluso hacerlo inviable por pérdida de rentabilidad económica.

Estado de tramitación: en 2010 salió a información pública el proyecto de la marina interior en fase de sugerencias, los PGOU de Águilas y Lorca han sido modificados para acoger la AIR, pero se encuentran recurridos. Actualmente se encuentra paralizado. Pero hay que destacar un dato importante y es que tras las modificaciones de los PGOU de Águilas y Lorca y el posible cambio de uso de suelo a urbanizable, el valor del mismo aumenta, por tanto si la AIR se realiza esos propietarios obtendrán beneficio, pero sino deberán ser indemnizados por el Gobierno Regional con elevadas sumas de dinero, es decir, se pagará de

forma pública.

Responsables: Gobierno Regional, Ayuntamiento de Águilas, Ayuntamiento de Lorca, Consejerías competentes en materia ambiental: agua, costas, ordenación del territorio e infraestructuras. Propietarios de los terrenos.

ANDALUCÍA

Bandera Negra Almería: Urbanización Playa Macenas y Hotel Algarrobico (Mojacar, Carboneras)

Localización: Ambos proyectos se encuentran en las faldas de Sierra Cabrera que a su vez forma parte de dos espacios protegidos contiguos: por un lado el L.I.C. Sierra Cabrera-Sierra de Bedar, y por otro lado el Parque Natural de Cabo de Gata-Níjar. Es uno de los últimos lugares de la costa andaluza sin urbanizar y uno de los espacios naturales con más biodiversidad vegetal de Europa continental.

El Tribunal Supremo, en sentencia de fecha 30 de septiembre de 2011, notificada hoy, restablece en El Algarrobico la protección que tenía en el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de 1994, es decir "áreas naturales de interés general", espacio protegido no urbanizable. Con esto da la razón a la demanda de Ecologistas en Acción y abre la puerta definitiva al derribo del hotel.

La Junta de Andalucía había tramitado en 2008 un nuevo Plan de Ordenación de los Recursos Naturales (PORN) donde El Algarrobico aparecía como "núcleo existente y otras zonas degradadas". La normativa en esas zonas es muy ambigua pues considera compatible la reconstrucción de los inmuebles existentes siempre que se dediquen al uso turístico, lo que permitiría legalizar el Hotel del Algarrobico.

Con esta sentencia el Tribunal Supremo declara como no urbanizable la zona lo que obliga al Ayuntamiento de Carboneras a restablecer la protección que tenía el Algarrobico en 1994, es decir, espacio protegido no urbanizable.

El Ayuntamiento de Carboneras, en el PGOU, Plan General de Ordenación Urbana, aprobado en 2009 ha clasificado El Algarrobico como urbanizable y prevé construir 250 viviendas, además del hotel, todo ello con el visto bueno de la Junta de Andalucía.

Con esta sentencia, el Ayuntamiento de Carboneras tendrá que modificar el PGOU en el próximo pleno municipal y declarar El Algarrobico como no urbanizable.

Ahora es el momento que tanto el Gobierno Central, así como al Junta de Andalucía cumplan su promesa y derriben de una vez, el hotel ilegal.

Promotor: Med Playa Macenas S.L. y Azata del Sol respectivamente

Administración responsable: Ayto. Mojacar, Ayto de Carboneras, Junta de Andalucía.

Base legal: Planes parciales, PGOUs

Estado de tramitación:

- El Tribunal Supremo, en sentencia de fecha 30 de septiembre de 2011, notificada hoy, restablece en El Algarrobico la protección que tenía en el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de 1994, es decir "áreas naturales de interés general", espacio protegido no urbanizable. Con esto da la razón a la demanda de Ecologistas en Acción y abre la puerta definitiva al derribo del hotel.

- Prácticamente finalizadas las obras aunque paralizadas por la crisis para el caso de la Playa de Macenas.

Actuaciones:

- Playa Macenas: una superficie de casi 140 hectáreas (1.395.200 m²) de litoral, con una urbanización de 1.395 viviendas de segunda residencia; un hotel con 160 ó 180 habitaciones y diversos servicios de restauración y ocio; un complejo con 74 apartamentos de 120 m² y 13 villas de lujo; y un campo de golf de 18 hoyos.
- Playa del Algarrobico: Macrohotel de 5 estrellas en zona B2 del Parque Natural Cabo de Gata Níjar.

Impacto social y ambiental:

Playa Macenas. Afecciones a los siguientes espacios protegidos:

- L.I.C. ES6110005 Sierra de Cabrera – Bedar
- L.I.C. ES6110010 Fondos marinos Levante Almeriense
- LA-6 Acantilados de Sierra Cabrera
- CS-7 Sierra Cabrera
- Hábitat 5330 (Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos)
- Georecurso Cultural 111 Playas cuaternarias de Macenas

Destrucción de las siguientes especies vegetales:

- Limonium stevei* (Peligro Crítico de Extinción, o prácticamente extinta tras los desmontes realizados para la obra)
- Salsola papillosa* (Vulnerable)
- Linaria benitoi* (Peligro Crítico de Extinción)

Destrucción del hábitat de las siguientes especies animales protegidas:

- Testudo graeca*
- Mustela nivalis iberica*
- Chamaeleo chamaeleon*

El campo de golf y el hotel se encuentran en zona inundable por estar en una rambla.

Bandera Negra a la costa Occidental de la Provincia de Málaga

Motivos: La costa de Málaga ha sido el nido de los grandes especuladores políticos y empresariales que han dejado el territorio de municipios como Marbella, Fuengirola, Benalmádena y Torremolinos por encima del 80% de su territorio transformado o artificializado. Esta alta ocupación de la costa de Málaga se ha basado en residenciales dejando a estos municipios al 100 por 100 de ocupación de su primer kilómetro de costa y otros al borde de ocuparlo. Lo que ha propiciado una desconfiguración del perfil costero de gran parte de la provincia de Málaga y, de la dependencia de la inversión de dinero público en reponer la arena y grava del litoral.

Promotor: Ayuntamientos de Marbella, Fuengirola, Benalmádena y Torremolinos con la complicidad de la Junta de Andalucía.

Estado de tramitación: Ejecutados.

Impacto social y ambiental: Pérdida de paisaje, de suelos No Urbanizable, espacios naturales, etc. Aterramiento de hábitats sumergidos de alto valor ambiental y ecológico, pérdida de áreas de marisqueo, cambio de granulometría en las playas, aumento de la erosión costera e indefensión de los hábitats costeros sumergidos. Desde la parte social tenemos un impacto severo sobre el sector marisquero profesional y una dependencia cada vez más alta del periódico sector del turismo y los servicios muy generador de residuos y aguas residuales que no cuentan con la capacidad suficiente de depuración y provoca vertidos episódicos sobre el mar.

Reacción ciudadana: Denuncias de Ecologistas en Acción de Málaga y diversas plataforma vecinales.

Bandera Negra Cádiz: Playa del Palmar

Motivos: La Playa del Palmar presenta un descontrol urbanístico: más de 700 viviendas ilegales, una extensa ocupación de viviendas, vertidos de aguas residuales sin depuración diseminadas por toda la zona.

Por si esto fuera poco, existe un proyecto hotelero en esta misma zona, el "Palmar Beach eco-resort", que ocuparía una superficie 277.448 m², financiado por Bankia. Este proyecto consiste en dos apartahoteles que sumarán más de 1.300 plazas, en una zona catalogada como suelos inundables. Se ubica pues entre la urbanización ilegal de toda la zona del Palmar y una playa virgen protegida en el PGOU de Conil (Castilnovo).

Los suelos, tal y como aparece en el PGOU, están declarados no urbanizables, pero en 2004 se modificaron estas normas urbanísticas y se recalificaron los terrenos, aprobando el Plan Parcial en enero de 2010. Ecologistas



en Acción ha recurrido este Plan Parcial y existen numerosas denuncias.

Otra amenaza es en la zona de La Mangueta, donde Catalunya Caixa proyectaba construir un máximo de 400 viviendas, 950 plazas hoteles y un campo de golf, todo ello contemplado en el Plan General de Ordenación Urbana de Vejer (PGOU). Finalmente la Administración autonómica declaró esta zona como no urbanizable de especial protección, permitiendo únicamente la construcción de un hotel siguiendo las premisas de la Ley de Costas de 1988

Impacto social y ambiental: Modificación del paisaje, presión sobre el litoral derivado de las viviendas ilegales, que aumentaría en el caso de que se llevasen a cabo los proyectos de Bankia y Catalunya Caixa, aumento de vertidos diseminados por la zona con la consiguiente pérdida de calidad de las aguas y afección a los ecosistemas costeros y marinos, pérdida de suelo rústico. Peligro de que la amenaza de las nuevas construcciones y el precedente de las viviendas ilegales se extiendan por toda esta zona virgen.

Promotor del “Palmar Beach eco-resort”: TARJE la misma que promueve otro macrocomplejo urbanístico en una de las mejores playas vírgenes del litoral andaluz: Valdevaqueros. Entre sus propietarios está Juan L. Muñoz Tamara, marido de Ana Rosa Quintana, imputado en varios casos de corrupción urbanísticas.

Estado de tramitación: no se han iniciado las obras de urbanización y actualmente el proyecto está paralizado.

Respuesta ciudadana: Se creó la Plataforma Salvemos el Palmar, compuesta por diversas organizaciones sociales y ecologistas que han llevado a cabo numerosas movilizaciones en contra de este proyecto, como un acto en 2010 o un Toma la Playa, junto con el movimiento 15M, en agosto de 2011.

Punto Negro Cádiz: La Mangueta. Vejer de la Frontera

Motivos: La zona de la Mangueta es una de las últimas playas vírgenes de Cádiz, sin ningún tipo de construcción. En 2004 gran parte de las 270 hectáreas de suelo rústico fueron compradas por una inmobiliaria vinculada a CatalunyaCaixa por 30 millones de euros, esta entidad actualmente ha sido nacionalizada y ha recibido ya 2.968 millones de euros. El proyecto contemplaba un máximo de 400 viviendas, 950 plazas hoteles y un campo de golf, todo ello contemplado en el Plan General de Ordenación Urbana de Vejer (PGOU).

Finalmente la Administración autonómica declaró esta zona como no urbanizable de especial protección, permitiendo únicamente la construcción de un hotel siguiendo las premisas de la Ley de Costas de 1988. Se trata de un activo tóxico hibernado, a la espera de “ tiempos mejores”.

Pero CatalunyaCaixa, lejos de abandonar este proyecto, se mantiene a la espera de otra burbuja y declara que Mangueta: “Se trata de un suelo con tutela especial

y un grado de maduración urbanística todavía inicial, si bien nuestro objetivo es la consolidación de nuestros derechos urbanísticos”

Impacto social y ambiental: Destrucción de una de las últimas playas vírgenes de Cádiz, presión sobre el ecosistema marino y litoral al aumentar las presiones derivadas de la masificación de visitantes, aumento de vertidos derivados de la ocupación urbanística, aumento del uso del agua para viviendas, hoteles y campo de golf, etc. Esto repercutirá gravemente sobre el uso y dinamismo actual de la playa, que se encuentra prácticamente natural en la actualidad.

Promotor: Catalunya Caixa

Bandera Negra Huelva: Urbanización en Isla Canela, Ayamonte

Motivos: El proyecto pretende la ejecución de 35000 plazas entre apartamentos de segunda residencia, hoteles y apartahoteles además de dos puertos deportivos con un total de 800 amarres, de los cuales, uno se encuentra ya en marcha, y dos campos de golf, de los que uno ya está en funcionamiento.

Promotor: PRYCONSA y su filial ISCASA

Administración responsable: Ayuntamiento de Ayamonte; Junta de Andalucía.

Base legal: Ley Ley 197/1963 de Centros de Interés Turístico, de 28 de diciembre de 1963, con Fraga Iribarne de ministro de Información y Turismo.

Estado de tramitación: Parcialmente ejecutada.

Actuaciones:

- 1058 hectáreas urbanizables
- Total de plazas previstas: 35000 plazas entre apartamentos de 2ª residencia hoteles y apartahoteles.
- El proyecto incluye 2 puertos deportivos con un total de 800 amarres, de los que uno está en marcha.
- También van dos campos de golf, de los que uno esta en funcionamiento.

Impacto social y ambiental: Las recalificaciones ilegales acabaron con los escasos espacios verdes previstos en la primera línea de playa entre las urbanizaciones de Punta del Moral y Canela, creando una pantalla de edificaciones que han ocupado espacios dunares y bordes de marisma.

La dinámica activa de la playa de Ayamonte ha quedado cortada por las continuas actuaciones sobre las dunas ahora sometidas a operaciones de jardinería ambiental combinadas con patéticas zonas de césped de riego intenso.

Los carteles de “se vende” configuran el paisaje de segunda residencia en estado depresivo que se ha convertido en la principal característica de Isla Canela y del conjunto de urbanizaciones de Ayamonte.

CANARIAS

Bandera Negra Las Palmas: Hotel Papagayos Arenas, Plan Parcial Las Coloradas, Tm. de Yaiza, Lanzarote

Motivos: En la isla de Lanzarote existen actualmente 7 planes parciales anulados por sentencias judiciales firmes. Entre estos se encuentra el plan parcial “Las Coloradas”. Este plan se aprobó el 4 de enero de 1988. La superficie autorizada era de 616.000 m², con una edificabilidad de 123.791 m² construidos y 1.752 plazas turísticas.

El balance en el desarrollo del plan hasta la fecha arroja los siguientes datos. Excede el máximo del porcentaje de uso turístico del suelo hasta 2010 de la revisión del PIOT 2000 (1.912 plazas turísticas más). Excede el techo turístico total del plan parcial. Incumple el mínimo de uso del suelo para equipamientos del PIOT 2000 (posee un 6 % del 25 % mínimo que marca el plan). Se puede afirmar por tanto, que el plan parcial “Las Coloradas” ha tenido excesivo desarrollo turístico con un déficit claro de equipamientos complementarios.

El Cabildo de Lanzarote recurrió, entre otras, 7 licencias urbanísticas otorgadas por el Ayuntamiento de Yaiza, con un total de plazas construidas de 1.912 en 84.907 m² construidos. Hasta la fecha hay 5 licencias anuladas por el Tribunal Superior de Justicia de Canarias, y el plan no se ha adaptado aún a las determinaciones del PIOT 2000.

De las licencias anuladas, el caso más grave corresponde al hotel denominado “Papagayo Arena”. Las licencias, (01-06-98 proyecto básico de hotel 5*, para 495 ud. y 764 plazas y 11-08-00 proyecto de ejecución, para 534 ud. y 747 plazas), que el Ayuntamiento de Yaiza otorgó para la construcción del mismo están anuladas por Sentencia de 18 de julio de 2007 del STJC.

Este hotel, abierto al público en la actualidad, incumple programación PIOT 91 (informes Oficina Plan Insular de 26-12-05 y ampliación de 18-05-06); incumple programación de la REVISION PIOT 2000 (informe Oficina Plan Insular de 26-12-05 y ampliación de 18-05-06); incumple el articulado del PIOT 2000 sobre adecuación de la edificación a la topografía del lugar y arquitectura de Lanzarote (informes Oficina Plan Insular de 26-12-05 y ampliación de 18-05-06, e informe perito judicial de 16-05-06). Respecto al Plan Parcial “Las Coloradas”, incumple altura y número de plantas, condiciones de edificabilidad, invade vial peatonal entre las parcelas 1 y 2, e incumple el preceptivo retranqueo de los linderos de las parcelas. En el informe de la Oficina del Plan Insular de 18-05-06 y en el informe del perito judicial de 16-05-06 se señala que el hotel ejecutado supone un gran impacto visual y constituye una enorme pantalla de hormigón que

desfigura por completo la playa existente. Incumple así mismo la Ley 22/1988, de Costas en lo referente a los accesos públicos al mar y las servidumbre de tránsito y protección, según deslinde vigente DL-56-LP aprobado por O.M. de 15/11/90.

A pesar de los numerosos incumplimientos del planeamiento urbanístico y territorial, y de los incumplimientos de la propia Ley 22/1988, de Costas, el Ministerio de Medio Ambiente, a través de la Dirección General de Costas, acordó, por Resolución de 19 de julio de 2006, la declaración de utilidad pública y la iniciación de los trámites legales para la expropiación forzosa del Hotel Papagayo Arena, junto con los terrenos colindantes al mismo. El objetivo de esta iniciativa era la demolición del inmueble para dar paso a una actuación de restauración paisajística de la zona, asegurar el libre acceso y uso público de la playa y recuperar los principales valores naturales de esta playa. Nunca se llegó a concluir dicha expropiación por la contradicción manifiesta que supone indemnizar con dinero público, derechos adquiridos de forma manifiestamente ilegal, vulnerando la normativa urbanística, territorial y sectorial de manera muy grave.

El Cabildo de Lanzarote, en julio de 2009, realiza una propuesta legislativa donde se analizan los requisitos para la normalización de establecimientos turísticos irregulares. Según el artículo 1.2 de esta propuesta legislativa, el Hotel Papagayo Arenas nunca podrá ser legalizado, por incumplir entre otras la Leyes básicas y sectoriales como la Ley 22/1988, de Costas.

Responsables: Explotaciones Hoteleras Nueva Valencia, que transfiere la licencia a Papagayo Arena S.L., actual propietario. El Ayuntamiento de Yaiza como Administración responsable del cumplimiento de las determinaciones urbanísticas.

Bandera Negra Santa Cruz de Tenerife: Puerto de Tazacorte

Motivos: Plan Ordenación del Litoral de Tazacorte. Ampliación del Muelle Comercial con dos zonas de atraque nuevas de 450 m y 250 m. Complejo residencial de 350 viviendas de lujo en la desembocadura del Barranco de Tenisca con una Marina anexa del mismo promotor privado. 7000 m² de zonas comerciales. Afección directa al LIC "Franja Marina de Fuencaliente" donde se encuentra la Reserva Marina de La Palma. Construcción de un edificio residencial de lujo dentro del espacio público marítimo incumpliendo la Ley de Costas. Denunciado ante la Fiscalía de Medio Ambiente.

Promotor: Ayuntamiento de Tazacorte, Consejería de Infraestructuras del Gobierno de Canarias (Puertos de Canarias). Inversiones Cooke.

Administración responsable: Consejería de Infraestructuras de Gobierno de Canarias (Puertos de Canarias).

Base legal: Plan Especial de Ordenación del Litoral del Puerto de Tazacorte. Plan General de Ordenación de Tazacorte (en lo que respecta al edificio denunciado).

Estado de tramitación: Aprobado. Obras iniciadas en su última fase. No concluidas.

Impacto social y ambiental: Afecta directamente al LIC Franja Marina de Fuencaliente (ES 7020122). Espacio Natural Protegido Barranco de las Angustias declarado Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) 5 por decisión de la Comisión 2002/11/CE, de 28 dediciembre, catalogado con la clave ES 7020021.

Afección de parte del Dominio Público Marítimo Terrestre. Afecta a la desembocadura de dos Barrancos Importantes con aportación por uno de ellos (Las Angustias) de gran cantidad de arena para las playas de la zona sur de la isla, por lo que se perjudicaría el movimiento natural de la misma.

Gran pérdida de suelo de calidad para el cultivo de la platanera. Desaparición de edificios históricos (antiguo empaquetado en la desembocadura del Barranco Tenisca). Posibles daños arqueológicos. Gran transformación de la actual conformación del núcleo del puerto, tradicionalmente zona pesquera. Gran impacto visual. Grave desequilibrio social entre los habitantes del Puerto. Abandono casi total de la actividad de la pesca, uno de los elementos económicos importantes de los habitantes del Puerto.

Reacción ciudadana: Procedimiento judicial por parte de los propietarios de las parcelas anexas al Puerto, donde se pretende construir una marina comercial.

Denuncia ante la Fiscalía de Medio Ambiente por la construcción de un edificio dentro de la zona de dominio público marítimo terrestre y por tanto incumpliendo la Ley de Costas. Este edificio se le dio licencia de apertura a pesar de estar en proceso judicial.

Denuncia de La Centinela Ecologistas en Acción de La Palma, ante el Seprona de la Guardia Civil.

Con motivo de estas obras se está arrojando al mar cantidades importantes de materiales aterrados y escombros cuya calidad dudamos que sea la indicada en el proyecto. El origen del material es igualmente de dudosa legalidad. Aparentemente no existe ninguna medida que impida la dispersión de estos materiales por el medio marino, a la vista de la extensa mancha de turbio. Ante estos hechos, igualmente dudamos que se esté llevando a cabo el Programa de Vigilancia Ambiental. No hemos encontrado el punto de recogida selectiva de residuos de la obra.

El TS implica al arquitecto de Tazacorte y a su padre en un "pelotazo" urbanístico

Emite una sentencia firme que anula un suelo urbanizable incluido en el PGO por "desvío de poder" para beneficiar al propietario con la venta de 2,2 millones de euros. El Supremo anula un fallo previo del TSJC por su "falta de rigor".

ISLAS BALEARES

Bandera Negra Palma: Palacio de Congresos de Palma (fachada marítima)

Motivos: La actual fachada marítima y la principal entrada a Palma desde el aeropuerto tienen como imagen de bienvenida una mole de cemento en la que se han invertido ingentes cantidades de dinero público y que no tiene fecha garantizada de finalización. En febrero de 2007 se adjudicó la construcción del Palacio de Congresos de Palma a la UTE formada por Barceló (50 %), Globalia (20 %), Acciona (15 %), Sampol (15 %) y Iberostar (10 %). Un contrato por 42 años y una inversión prevista de 130 millones de euros. Las administraciones públicas pusieron el solar gratis y 44 millones de euros. Poco a poco los socios de la UTE fueron abandonando y Barceló quedó como grupo dominante. El junio de 2009, Simón Pedro Barceló anunció que dejaban l'obra del Palacio de Congresos inacabada, con el argumento de que las modificaciones del proyecto suponían un sobrecoste de 30 millones de euros. El Ayuntamiento de Palma para entonces había ya modificado el PGOU para ajustarlo a la obra y permitirle al hotel anejo que Barceló gestionaría, un incremento considerable de edificabilidad y alturas.

Promotores: Grupo BARCELÓ

Administración responsable: Ayto. Palma

Bandera Negra Ayuntamiento de Andratx: Urbanización en Cala Blanca

Resumen general del caso: el Ayuntamiento de Andratx ha impulsado la aprobación inicial de una modificación de las NNSS con el objeto de recuperar la posibilidad de urbanizar en una zona actualmente clasificada como ANEI (Área Natural de Especial Interés) en la Serra de Tramuntana, declarada Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO. La Plataforma Salvem Andratx, junto con el GOB trabajan las alegaciones a esta modificación de la ley y preparan acciones para difundir esta agresión urbanística.

Descripción del proyecto: el Ayuntamiento de Andratx prevé, vía modificación puntual de las Normas Subsidiarias, recuperar para la urbanización una zona protegida por la Ley 4/2008 y calificada actualmente como ANEI (Área Natural de Especial Interés). Para ello, el Ayuntamiento se acoge al Decreto-ley de medidas urgentes para el desarrollo urbanístico sostenible convalidado recientemente en el Parlamento y que permite revitalizar urbanizaciones que fueron protegidas por la Ley 4/2008 de medidas urgentes para la sostenibilidad.

Promotor: Ayuntamiento de Andratx.

Administración responsable de su aprobación: Ayuntamiento de Andratx y Consell Insular de Mallorca.

Base legal: Ley 1/19971 de Espacios Naturales, Plan Te-

rritorial de Mallorca, Ley 4/2008 de 14 de mayo de medidas urgentes para un desarrollo territorial sostenible en las Islas Baleares, aprobación inicial de modificación puntual de la Normas Subsidiarias de Andratx, Decreto-ley 2/201 de 17 de febrero, de medidas urgentes para la ordenación urbanística sostenible.

Estado de tramitación: la aprobación inicial de la modificación de las NNSS de Andratx, se encuentra ahora en exposición pública.

Actuaciones: pretende recuperar el área urbanizable protegida por la ampliación de la ANEI derivada de la ley 4/2008. Más de 40ha volverían pasarían a convertirse suelo urbano aún sin contar con los servicios básicos establecidos como requisito imprescindible por la ley básica del suelo estatal.

Impacto ambiental y social: Cala Blanca es la única cala no urbanizada entre Camp de Mar y el Puerto de Andratx y su protección ha sido comprometida por todas las fuerzas políticas del municipio. En ningún caso, la revisión de Normas puede comportar declarar suelo urbanizable un suelo rústico protegido delimitado por ley formal, aprobada en el Parlamento y debidamente publicada. La urbanización de cala Blanca, podría poner en peligro la declaración de la Serra de Tramuntana como patrimonio de la Humanidad, teniendo en cuenta que en el informe de la Unesco ya se advertía que: "Las presiones urbanísticas siguen siendo una amenaza para el bien propuesto, a pesar de las disposiciones legales y la planificación pertinentes que se han establecido".

Reacción ciudadana: el GOB junto con la Plataforma Salvem Andratx han iniciado acciones de denuncia pública, petición a la comisión de peticiones del Parlamento, análisis de las NNSS y alegaciones (en trámite). Ruedas de prensa y alerta UNESCO Plataforma Salvem Andratx.

Evolución cronológica y resolución: La ley 4/2008, de 14 de mayo, de medidas urgentes para un desarrollo sostenible de las Islas Baleares, amplió la ANEI número 30 de la Ley de Espacios naturales, Cap de's Llamp (Andratx), incorporando terrenos urbanizables de Biniorella (Cala Blanca) y fue aprobada en el Parlamento sin ningún voto en contra. Con el cambio de color político en el Gobierno de las pasadas elecciones, el PP había manifestado en diversas ocasiones la intención de recuperar y reimpulsar urbanizaciones que habían sido desclasificadas por la Ley 4/2008. Así se impuso el Decreto-ley 2/2012 que entró en vigor el 19 de febrero de 2012. A partir de aquí y según el redactado de la disposición transitoria primera del decreto-ley, el Ayuntamiento pretende recuperar parte de los terrenos para el desarrollo urbanístico a través de una modificación y adaptación al Plan Territorial de Mallorca de la NNSS del municipio de Andratx que fue aprobada inicialmente por el Pleno municipal en sesión extraordinaria de día 15 de mayo y publicada en el BOIB de día 22 de mayo de 2012 y que actualmente se encuentra en exposición pública.



Análisis de impactos

El mar como vertedero

El estado de las costas españolas, y por tanto de la calidad de sus aguas y ecosistemas, es cada vez más preocupante. El déficit de infraestructuras y mala depuración de aguas residuales por superación de la capacidad de albergue de las depuradoras representa un grave problema para la costa ya que los continuos vertidos suponen un grave impacto para los ecosistemas litorales, los marinos y para los usuarios de la franja litoral.

Ante esto, la Ley de Costas de 1988 es clara, y 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 (DPMT) en que se realicen. A continuación nos referimos a los puntos que establece la ley de costas y se incumplen de forma sistemática:

- 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 de 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.

En Banderas Negras 2011, Ecologistas en Acción denunciaba que las Comunidades Autónomas se saltan sistemática la Directiva Marco de Aguas, ya que, ninguna de ellas depura y reutiliza sus aguas como la ley contempla. En 2011 el tribunal de la UE condenó a España por verter aguas residuales sin depurar. El estado español fue advertido varias veces y finalmente denunciado por la Comisión Europea, lo que llevó al Tribunal de Justicia de la Unión ha condenar a España por el vertido de las aguas residuales de 38 áreas urbanas de más de 15.000 habitantes sin el debido tratamiento. El vertido de estas aguas de forma incontrolada supone un riesgo para la salud que infringe la normativa sanitaria y medioambiental.

Por desgracia, en 2012 la situación no ha mejorado e incluso pretende agravarse con la pretendida modificación de la Ley de Costas. Lejos de incluir en la Ley la obligación de adaptar la depuración de aguas a la capacidad de albergue de los municipios costeros, se fomenta la propiedad privada y la especulación aumentando las concesiones y facilitando la salida de ciertos núcleos costeros del ordenamiento dentro del DPMT. Esto no hará sino agravar las presiones sobre la estrecha y cambiante franja litoral.

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 y que a pesar de las sanciones interpuestas por la Unión Europea por incumplimiento de la Directiva Marco de Aguas a numerosos municipios costeros, como por ejemplo en la Comunidad Valenciana y en Galicia, las administraciones competentes poco o nada hacen por solucionarlo.

En Almería, la depuradora de la ciudad muestra graves deficiencias ya que está infradimensionada y no cuenta con tratamiento de aguas terciario, como consecuencia de los vertidos derivados del estado de la EDAR, la playa de Bobar fue declarada no apta para el baño en 2010. La red de saneamiento de Almería no ha tenido separación de aguas pluviales hasta hace poco (de hecho sigue en construcción esta segunda canalización), por lo que los momentos de lluvias torrenciales implicaban (y siguen implicando) el desbordamiento de las balsas de la depuradora y el consiguiente vertido de aguas fecales, y a esto se le suma el aumento de población en época estival.

Ante las continuas protestas de vecinos y organizaciones de todo tipo, la Junta de Andalucía ha abierto a la empresa Aqualia que gestiona el agua y de forma subsidiaria al Ayto. de Almería un expediente por un importe de 12.000 euros.

En Cádiz se estima que aproximadamente las aguas residuales correspondientes al 70 % de la población litoral de la provincia (medio millón de habitantes) se depuran muy deficientemente o se vierten sin depurar. Solo se reutiliza el 4 % del total de vertidos (Rota y Chiclana). Se trata de un incumplimiento legal, y un impacto sobre el litoral totalmente inaceptables. Los Ayuntamientos, la Consejería de Medio Ambiente y las empresas gestoras son los responsables.

Otro ejemplo de las deficiencias en instalaciones y depuración es La Manga del Mar Menor, que recibe los vertidos de dos fuentes principalmente: 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 y por otro los provenientes de la pésima depuración de las EDAR anexas al Mar Menor, que posteriormente se vierten a la laguna provocando una alta contaminación que se ve reflejada en los 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 y cierres de playas. Esto ha llevado a la laguna salada a una grave desnaturalización.

Por otra parte, 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. Así mismo, las administraciones competentes en materia de vertidos tiene 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 casos de vertidos más flagrantes vienen de diversos sectores industriales, en Galicia la Ría de Vigo que presenta una elevada industrialización, con más de 2200 actividades de industria, la papelera y fábrica de cloro de la Ría de Pontevedra, la industria del Aluminio en Lugo. En Cantabria nos encontramos con una contaminación industrial de ácidos, metales pesados, nitratos, sulfatos, aceites y grasas, etc, que producen un elevado acúmulo de metales tóxicos en el sedimento. Centrales térmicas y cementeras con las que nos encontramos en el sureste Mediterráneo, las plataformas petrolíferas situadas en la zona de Tarragona que sufren accidentes continuamente y por tanto, provocan graves episodios de contaminación y sin olvidar finalmente la refinería de Petronor (Repsol YPF) en Muskiz, la cual ha ampliado su concesión en Dominio Público Marítimo Terrestre (DPMT) otros 30 años, ya que el grupo parlamentario vasco EAJ-PNV; con la permisividad del PSOE, incluyó una enmienda a la Ley de Economía sostenible, que incluye una disposición a la Ley de Hidrocarburos. Esto contraviene de todas la Ley de Costas de 1988 y es un ejemplo claro de la intención de la actual modificación de la Ley de 1988: favorecer a los intereses privados frente a los de la sociedad, ampliando el uso de una zona pública a una empresa privada altamente contaminante y perjudicial para la salud humana.

Un caso bastante preocupante, derivado de la industria, es el mercurio y su presencia en el pescado hasta unos niveles que desaconsejan su consumo, especialmente por mujeres en edad fértil, niños y adolescentes. Los españoles ocupamos el 5º puesto mundial como consumidores de pescado, con 44,7 kg anuales per cápita. La alta volatilidad del mercurio hace que se acabe depositando a miles de kilómetros de la fuente de emisión y que se detecten con frecuencia grandes cantidades de este contaminante en peces como la tintorera, el pez espada, el mero, el marrajo o el atún rojo (Campaña Mercurio Cero de Ecologistas en Acción).

La proliferación de la industria de hidrocarburos

marinos, aumentando considerablemente los peligros derivados de las prospecciones, extracción, transporte, etc y es uno de los sectores más contaminantes y de obligado cambio hacia las energías renovables. Actualmente, la superficie marina destinada a hidrocarburos ocupa 2.029.615,16 de hectáreas, mientras que los datos más optimistas apuntan a que la superficie marina protegida (incluyendo zonas marítimo-terrestres) tan solo alcanzan 490.000 hectáreas.

A esto le sumamos el grado de peligrosidad ya que estas actividades no están sujetas necesariamente a evaluaciones de impacto ambiental y carecen de estudios que garanticen su seguridad medioambiental.

La costa de Tarragona es un ejemplo claro de cómo, Repsol-YPF, causante de numerosos vertidos de fuel a la costa, sale prácticamente impune de estos accidentes. Los juzgados de Tarragona mantienen tres causas abiertas relacionadas con varios de los vertidos, y han imputado a dos directivos de Repsol por uno de ellos, aunque en ningún caso las pesquisas han terminado en condena. Todas las investigaciones que han finalizado han archivado de la causa. En su lugar, las empresas suelen afrontar multas administrativas. El Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat ha impuesto 14 sanciones en cinco años, la mayor de únicamente 90.000 euros. A juicio de Ecologistas en Acción esto es una invitación a no aumentar las medidas de seguridad, pues contaminar es sumamente barato.

Y sobre todo debido al erróneo contenido de la Ley de Responsabilidad Ambiental ya que: "están excluidas de restaurar los daños de sus impactos ambientales las actividades en aguas marítimas y las relacionadas con la contaminación por hidrocarburos"

En el Estrecho de Gibraltar existe desde hace años, relacionada también con hidrocarburos, la problemática del "Bunkering": gasolineras flotantes fondeadas en la Bahía donde 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.

Éstas gasolineras albergan 300.000 Tn en peso muerto en la Bahía de Algeciras. Este estrés a que se ha sometido la bahía de Algeciras con el trasvase de combustible obliga a los buques (cargueros, petroleros,...) aprovechando el "paso inocente", a navegar a medio nudo por el Mar de Alborán hasta que llega su turno de avituallamiento. Estos buques con mercancía peligrosa pululan por toda la costa mediterránea y son una espada de Damocles para el Medio Ambiente y la economía de la Costa del Sol. La Fiscalía Superior de Andalucía ha pedido más control y vigilancia a los barcos que frecuentan la bahía de Algeciras para evitar que se produzcan vertidos contaminantes, con situaciones indeseables de impunidad. Se trata de "una silenciosa marea negra de vertidos continuos", según Patricia Navarro, fiscal de Medio Ambiente de Cádiz.

Y finalmente, la proliferación de desaladoras como consecuencia de la afluencia de turistas que buscan un

modelo de sol y playa, nada sostenible para el medio. Así, mediante un gasto energético importante se consiguen extraer las sales en disolución que crea un residuo con altas concentraciones en sales: la salmuera. Ésta se vierte al mar y en muchas ocasiones se hace cerca de las praderas de fanerógamas marinas, con las devastadoras consecuencias que esto conlleva sobre la pradera y la vida que en ella se desarrolla. Aunque la tolerancia de las fanerógamas marinas a la salinidad es bastante alta, en los puntos más cercanos del vertido la pradera muere o la densidad de la pradera se reduce, deteniéndose el crecimiento. Esto se ve agravado, al igual que con las depuradoras en época estival.

Un ejemplo claro de ello, es la planta desalinizadora de Melilla, cuyo emisario vierte directamente sobre el cantil de los Acantilados de Aguadú, a pocos metros del LIC marítimo terrestre, desde que entró en funcionamiento. Este vertido acarrea graves consecuencias para diversas especies protegidas como la *Patella ferruginea*, *Patella nigra*, *Astroides calycularis*, *Dendropoma petraeum* y *Pinna rudis* entre otras especies de interés. A pesar del impacto, la administración competente no adopta medidas para remediarlo.

GALICIA

Bandera Negra A Coruña: Destrucción de bancos marisqueros en la ría de Ferrol

Motivos: La ría recibe más de cien millones de litros de aguas residuales cada día derivados de los vertidos de los más de 150.000 habitantes del entorno de la ría; además de vertidos industriales nunca depurados.

Una ría donde el saneamiento fue y sigue siendo inexistente. En la actualidad aún no se ha completado el saneamiento del margen sur de la ría de Ferrol y queda pendiente la depuración de la zona norte, que es la más compleja porque afecta a los vertidos de Ferrol y Narón entre otros ayuntamientos, falta también la conexión de la red urbana con el colector de la estación depuradora y en el saneamiento de la zona rural.

Administración responsable: Xunta de Galicia/ Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente

Impacto social y ambiental: La ría de Ferrol está enferma, sus niveles de contaminación tanto orgánica como industrial están entre los más altos de Galicia, en una ría de la que viven alrededor de medio millar de mariscadores. Ese sector ha sido el que más ha sentido el impacto de la contaminación viendo su flota reducida a la mitad en apenas diez años. Además no todo el marisco extraído puede venderse directamente en el mercado y Pesca obliga a los mariscadores a trasladarlo durante un tiempo a aguas limpias para que el producto se depure. Los grandes bancos fueron catalogados como zona C-los de mayor contaminación.

Los vertidos han anegado varias de sus ensenadas más ricas, como las de A Malata, A Gándara o Caranza, antaño potentes bancos marisqueros, convirtiéndolos en cenagales de lodos orgánicos.

Reacción ciudadana: Los ferrolanos llevan años denunciando que la ría carece de sistema de depuración, todavía en construcción y sin fecha de inicio, y soporta los vertidos fecales de los municipios del entorno.

A finales del año 2011, los mariscadores de la ría de Ferrol denunciaron ante las autoridades comunitarias el problema de contaminación de las aguas de la ría ante la "ineptitud" del Gobierno de España y de la Xunta de Galicia. En un escrito dirigido a la Comisiones de Peticiones de la Unión Europea se ha instado a las autoridades comunitarias a "investigar" la gestión del Gobierno central sobre los residuos y el destino de los fondos comunitarios para el saneamiento de la Xunta.

Bandera Negra A Coruña: Cría industrial de salmón en la ría de Muros-Noia

Motivos: La ría de Muros y Noia es una de las Rías Bajas, está situada al norte de la ría de Arousa y al sur de la de Corcubión. Pertenece a la provincia de La Coruña, y su costa sur forma parte de la península de Barbanza. El río Tambre desemboca en ella.

Recientemente fue instalada en esta ría por la empresa North Westh Food una jaula experimental de cría de salmón, como paso previo a la instalación de un macroproyecto de este tipo de jaulas (alrededor de 20). El proyecto contemplaba –de una manera irregular– la evaluación de impacto ambiental de esta primera jaula, de cara a valorar la viabilidad del macroproyecto.

De seguir con los plazos previstos en el proyecto inicial, la evaluación debería haberse hecho en enero de 2012.

La instalación de la jaula contó con una fuerte oposición de la población en general y del sector pesquero en particular.

Administraciones responsables: Consellería do Medio Rural e do Mar de la Xunta de Galicia, Consellería de Medioambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia.

Impacto social y ambiental:

- Contaminación local por los nutrientes en los sistemas acuáticos, por residuos de alimentos y heces.
- La descarga de nutrientes procedentes de la acuicultura puede dar lugar a un incremento de la producción primaria o eutrofización. En el caso en que ésta alcanzase proporciones significativas, puede producir una proliferación excesiva de algas, que aumenta la turbidez y disminuye la concentración de oxígeno en el agua.
- Contaminación química por uso de tratamientos químicos, como antibióticos o elementos para evitar

la fijación a las jaulas de organismos incrustantes.

- Abundancia de patógenos provocada por el mantenimiento en condiciones de monocultivo, en altas densidades y en un lugar determinado por tiempo prolongado.

- Deterioro de la marca de calidad de las aguas, con la consiguiente repercusión en el mercado (descenso de la cotización de las especies extraídas en la zona afectada).

- Graves efectos sobre especies silvestres de salmón (cruzamiento, hibridación, depredación, propagación de enfermedades) por parte de los peces huidos de las jaulas, que está conduciendo en países como Noruega (donde el control es mucho más exhaustivo) a la desaparición del salmón silvestre

- Impacto ambiental global, dado que para la alimentación del salmón en cautividad se utilizan harina y aceites de otros peces. 3,5 kilogramos de pescado silvestre además de muchos aceites vegetales producen un kilogramo de salmón.

- La calidad alimentaria del pescado disminuye porque estamos alimentando a animales carnívoros con vegetales. Además grandes cantidades de alimentos son reducidas a cantidades menores por la piscicultura.

- Afectación a especies relevantes protegidas (delfines y nutrias)

- La pesca se ve afectada porque algunos pescados silvestres se alimenta con los piensos que no son consumidos por los salmones. Se producen grandes concentraciones de pescados silvestres alrededor de las jaulas, y su aspecto y calidad alimentaria es más próxima al pescado de granja que al silvestre. Por otra parte varias especies silvestres evitan los desoves en presencia de las jaulas.

- Algunos medicamentos utilizados en la acuicultura (por ejemplo el diflubenzuron y teflubenzurón) dan lugar a sustancias cancerígenas en los peces, tanto de dentro como de fuera de las jaulas. Hasta el diez por ciento de las sustancias peligrosas pueden permanecer en el pescado. Tras su consumo, el riesgo de cáncer puede ser transferido a los humanos y a otros animales que se alimenten de ese pescado.

- Competencia con otros sectores que trabajan en la ría por el espacio y los recursos naturales de la misma, así como por las posibles subvenciones.

- Posible incitación a la corrupción política: en 2008, cuando la jaula fue instalada en la ría de Arousa mientras gobernaba el bipartito (BNG-PSOE), el PP apoyaba a los opositores; en 2011, cuando se instaló la jaula en Muros, gobernando ya el PP, son BNG y PSOE quienes se oponen al proyecto. Además, desde las presidencias de las Cofradías se dio a entender que la Consellería del Mar las presionaba, condicionando algunas subvenciones a su desvinculación de

la Plataforma de oposición a las jaulas. Las Cofradías abandonaron las movilizaciones en cuanto empezó la campaña electoral.

Reacción ciudadana: Fueron las Cofradías de pescadores de la zona las primeras en denunciar los hechos, así como en llevar a cabo acciones de oposición a los mismos. En marzo de 2011, numerosas embarcaciones de las distintas cofradías de la zona se agruparon en la zona donde iba a ser instalada la jaula, para impedir su colocación. Finalmente, la jaula fue instalada de noche, para eludir la oposición popular.

A raíz de la instalación, se formó una Plataforma de oposición al proyecto, integrada por diversas asociaciones del sector pesquero (Cofradías, Asoar-asociación de armadores de artes menores-), y colectivos ecologistas. Durante el primer semestre de 2011 se celebraron varias concentraciones y manifestaciones en distintos lugares de Galicia en contra del proyecto.

Cronología:

XI-2008: Instalación de una jaula flotante experimental de salmón en la ría de Arousa, con 53.431 salmones de un peso aproximado de entre 85 y 95 gramos, traídos en barco desde Ormsary (Escocia)

XII-2010: la Consellería do Mar anuncia su propósito de trasladar la jaula a la ría de Muros. Mar menciona la posibilidad de crear una comisión de seguimiento de este proyecto experimental, que estaría constituida por representantes de la Xunta de Galicia, de los mejilloneros, de las cofradías de Muros y Noia y de la empresa. El sector pesquero rehúsa entrar a formar parte de la Comisión de Seguimiento, por considerar que con ella se pretende desplazar el procedimiento legal de evaluación ambiental. La Xunta califica como cultivo experimental esta experiencia, a pesar de que, como se reconocía desde la propia empresa, se haría con técnicas ya conocidas, sin utilizar innovación alguna -requisito que recoge la ley 11-2008 de Pesca de Galicia para la consideración de experimental- que justificase esa calificación.

I-2011: concesión de prórroga al proyecto por parte de la Consellería do Mar.

III-2011: ante las dificultades para conseguir un rendimiento adecuado de esta jaula, básicamente por la temperatura del agua, la empresa North West Food, con la aprobación de la Consellería, traslada la jaula a la ría de Muros. La fuerte oposición vecinal y del sector pesquero les obliga a realizar la instalación durante la noche, después de varios intentos de hacerlo durante el día, intentos frustrados por la oposición de la flota pesquera, que los impidió mediante la presencia de barcos turnándose para vigilar la zona donde iba a ser instalada. La jaula queda finalmente instalada en la costa de San Francisco, Louro, dentro de la ría de Muros-Noia.

Primeros encuentros de distintos colectivos para

constituir la Plataforma en contra del proyecto de North West Food.

El sector pesquero convoca una concentración frente a San Caetano (edificio de la Xunta) en protesta por la instalación de la jaula.

IV-2011: manifestaciones en Muros y Noia en contra de las jaulas.

Proposición no de ley del BNG con objeto de adoptar las medidas necesarias para impedir la instalación de jaulas de producción de salmón en la ría de Muros-Noia.

VI-2011: Día 5, manifestación en Muros convocada por la Plataforma.

IX-2011: Pregunta del BNG en el pleno del Parlamento gallego sobre la actual situación de las jaulas de cultivo industrial de salmón en la ría de Muros-Noia, y sus consecuencias sobre el sector pesquero. Bieito Lobeira, el diputado que formuló la pregunta, denunció también la relación contractual de la administración gallega con la empresa North West Food, al comprobar que la autorización concedida en 2008 había finalizado el pasado mes de agosto.

Aparición de numerosos salmones muertos en las inmediaciones de la jaula. La empresa trata de minimizar los hechos, atribuyendo la presencia de salmones muertos a la contaminación y a la elevada temperatura del agua.

La Consellería do mar reacciona sacando una nota de prensa en la que habla de supuestas inspecciones realizadas en la ría, y en las que, según su versión, no se detectó ningún salmón muerto. Las supuestas inspecciones se realizaron sin contar con los armadores para localizar la zona donde habían pescado los salmones muertos. La Consellería no abrió investigación alguna sobre la mortalidad de los salmones, a pesar de que esa mortalidad fue reconocida por la propia empresa.

El sector pesquero de la zona denuncia la actuación de un remolcador que suministra agua fría y dulce a la jaula. Esta operación se realizó con medios públicos y en varias ocasiones.

Embarcación de la Xunta proporcionando agua fresca y dulce a los salmones

X-2011: Pregunta del BNG ante el parlamento en relación a la aparición de salmones muertos.

Greenpeace, con su fragata Artic Sunrise, visita a los pescadores artesanales de Muros para poner de manifiesto su respaldo a la pesca artesanal y a la lucha contra el proyecto de cría industrial de salmón.

Poco antes de las elecciones generales de noviembre de 2011, los representantes de las Cofradías en la Plataforma comunican su decisión de desvincularse de las movilizaciones durante un tiempo, para no "hacer política".

XI-2011: El PSOE pregunta al gobierno gallego en la Comisión de Pesca por la ausencia de medidas ante la aparición de más de 500 salmones muertos. Pregunta del BNG ante el Gobierno gallego acerca de las labores de enfriamiento llevadas a cabo por el remolcador.

La fiscalía de Medio Ambiente de Galicia admite a trámite la denuncia de la Plataforma acerca de las irregularidades en torno a este proyecto.

XII-2011: Pregunta del BNG en el Parlamento europeo acerca de si el proyecto cuenta con el aval de la Unión Europea.

I-2012: instalación de una segunda jaula de salmón, nuevamente con nocturnidad.

El día 31 se constituye la Comisión de Seguimiento del proyecto, en la que están integrados representantes del sector pesquero, de la Xunta y de la propia empresa concesionaria. Al ser los representantes del sector pesquero una minoría dentro de esta Comisión, su presencia en la misma sólo sirve para avalar las decisiones tomadas en ella, dándole un "barniz democrático", sin que en ningún momento puedan tener poder decisorio.

III-2012: La Plataforma elabora una denuncia para presentar ante las Direcciones generales de Medio ambiente y de Asuntos Marítimos y Pesca de la Unión europea.

En ningún momento se llevó a cabo un proceso de evaluación de impacto ambiental del proyecto, tal como sería preceptivo. El hecho de calificar el proyecto como "experimental" no debe servir para eludir la legalidad vigente.

Bandera Negra Vigo: Ría de Vigo

Motivos: Sin olvidar el problema de contaminación industrial de la vecina ría de Pontevedra, donde los vertidos de la fábrica de pasta de papel de ENCE y la fábrica de cloro de ELNOSA, situadas en Lourizán, cargados de materia orgánica, nitrógeno, fósforo, compuestos orgánicos halogenados y mercurio son responsables de una grave contaminación histórica y actual de la ría de Pontevedra, encontramos los elevados niveles de contaminación de la Ría de Vigo.

La ría de Vigo es la zona más poblada de la costa gallega (500.00 habitantes según el censo de la SS). La ría de Vigo es un entrante costero en forma de V, que se hace más ancha y profunda a medida que nos desplazamos hacia la plataforma continental. Este tipo de morfología favorece el intercambio de agua con el océano adyacente, con todo en la actualidad el aporte de contaminantes es tan grande que a pesar del gran poder de recuperación que tiene la propia ría, es incapaz de autodepurarse.

Además de la contaminación producida por la ineficiente depuración de las aguas domésticas (uno de



los principales focos de contaminación es la depuradora del Lagares, inaugurada en 1997), alrededor de sus aguas se contabilizan más de 2200 actividades industriales. A nivel industrial representa el 30% de PIB gallego, lo que la convierte en la zona industrial más importante de Galicia. De forma masiva e incontrolada se vierten a la ría aguas residuales industriales directa, ilegal y, en la mayor parte de los casos, sin caracterización de vertido ni tratamiento previo contrastado.

En la ciudad de Vigo, muchas industrias que no cuentan con un sistema de depuración previa para aguas residuales están conectadas a la red de saneamiento de la EDAR, otras vierten directamente al río Lagares para que sus aguas industriales salgan sin depurar directamente a la ría por el emisario submarino.

El ayuntamiento de Vigo, desde el año 1994, esta obligada a someter al proceso de autorización de vertido (caracterización, declaración previa de vertidos y adaptación a máximos en determinadas sustancias contaminantes) a toda cuanta industria se quisiera conectar a la red de saneamiento. Esto es lo que dispone la "Ordenanza Municipal Reguladora de Vertidos no domésticos de aguas residuales", actualmente en vigor y sistemática, irresponsable y conscientemente incumplida. Este mismo proceso es obligado para todos los ayuntamientos de los márgenes de la ría.

Estamos vertiendo a la ría, las aguas residuales de toda la industria ubicada en los ayuntamientos de los márgenes de la ría (Vigo, Cangas, Moaña, Vilaboa, Redondela, Nigrán, Oia, Redondela,..).

No es de extrañar que la análisis de las aguas y de los sedimentos marinos de la ría muestren altas concentraciones de contaminantes químicos como pinturas, taldrinas, fosfatos, metales pesados, baja tasa de oxígeno disponible en las augas, Incremento progresivo de COT, NO_2 , NO_3 y PO_4 , etc..

El nivel de plomo que contienen los fondos de la ría se multiplicó por 1.300 en los últimos 50 años. En un trabajo de la Universidad de Vigo realizado en los sedimentos que circundan la Isla de San Simón, se midió la evolución de los índices de metales pesados en diferentes cuotas de profundidad de la Ensenada y la conclusión que se llegó es que la industrialización de la ría ha disparado a niveles muy peligrosos la concentración de sustancias potencialmente tóxicas. El caso más extremo es el del plomo, que se detectó que en zonas pasó de 50mg/g antes del desarrollo industrial a 65.000mg/g en otras mediciones, los niveles fueron menores pero también preocupantes(600mg/g). Esta investigación muestra también la presencia creciente en los fondos de la ría de otros metales pesados como arsénico, cromo, cobre, cadmio o zinc. [Paula Álvarez- Universidade de Vigo-año 2006].

En la actualidad, un estudio realizado por el CSIC reveló que la contaminación por plomo que hasta ahora pensábamos reducida a los fondos de la zona de la Ensenada de San Simón, se está a extender por toda la ría de Vigo. Este mismo estudio constata que la ría de Vigo

tiene la concentración de plomo más alta de Galicia y multiplica por tres la concentración de plomo que tiene la ría de Ferrol, considerada una de las zonas con mayor concentración de metales pesados.[Revista Scientia Marina, CSIC, Vigo 2011].

Impacto social y ambiental: Al perder las aguas su capacidad de autodepuración debido a la excesiva carga contaminante, los peces van acumulando metales pesados en sus tejidos y los mariscos y moluscos, al ser filtradores absorben en su interior toda esa carga contaminante. Si continuamos sin tomar en serio el problema de contaminación en las rías, el resultado será una ría empobrecida y sin vida y se perderá una gran riqueza a nivel ambiental y también una fuente importante de riqueza primaria.

Bandera Negra Vigo: Contaminación orgánica en A Foz de Miñor

Motivos: A foz do Miñor ha llegado a los 160.000 *E. Coli* por cada 100 ml de molusco. Casi tres veces y media la cantidad máxima permitida en Zona C. Cada año, los países miembros de la CE tienen la obligación de publicar en sus boletines oficiales la relación de lugares de producción de moluscos y su catalogación como Zona A, B o C dependiendo de la contaminación detectada en las analíticas sanitarias.

En el último informe (BOE la Orden ARM/2243/2011, de 22 de julio) nos encontramos con que el 85% de las zonas C del estado español se encuentran en Galicia, así como el 52,58% de las zonas B y tan solo el 7,14% de las zonas A.

Sólo hay 2 zonas cerradas al marisqueo (la contaminación supera el límite de zona C) en todo el estado español. Ambas en Galicia. Una la ensenada de Caranza en Ferrol y la otra es A Foz do Miñor, cerradas al marisqueo sin que se puedan extraer moluscos en ningún caso.

Administraciones responsables: Tres concellos están involucrados en la contaminación de la marisma. Gondomar, cuya depuradora vierte al río Miñor, Baiona y Nigrán. Los vertidos procedentes de rebosaderos del saneamiento son continuos, incluso en este año de sequía y suceden en los tres concellos.

Impacto social y ambiental: El área intermareal de la Ramallosa, a Foz do Miñor, se sitúa en la entrada sur de la ría de Vigo, donde desembocan los ríos Miñor, Groba y Belesar al fondo de la ensenada de Baiona, formando un estuario o marisma, protegida por la barra de arena de la playa de A Ladeira.

- Fue declarada LIC e incorporada a la Red Natura 2000 en febrero de 1.999 y aglutina además otras figuras de protección:
- Está bajo la tutela del Plan General de Explotación Marisquera de la Xunta de Galicia.
- Es un "Espacio Natural" según el Plan Hidrológico

Galicia-Costa

- Es "Refugio de Fauna" según la Ley de Caza de Galicia.
- Está bajo la tutela de la Ley de Aguas de Galicia
- "Dominio público marítimo-terrestre" por la Ley de Costas
- Como humedal, está incluido en el Inventario de Humedales de Galicia
- Algunas especies están incluidas en el Catálogo español de especies amenazadas así como su homólogo gallego.

Existen varios hábitats protegidos dentro de la marisma (Pastizales de spartina, Pastizales salinos atlánticos o matorrales halófilos mediterráneos y termoatlánticos) así como mamíferos (murciélago pequeño de herradura, murciélago ratonero, gineta, nutria etc) anfibios y reptiles (Lagarto verdinegro, sapo partero, sapo corredor, salamandra rabilarga, tritón jaspeado, rana de San Antonio, etc) plantas (Narciso, labaca de ribeira) y una gran abundancia de aves (cormorán, garcetas, garzas, charrán, martín pescador, carricerín, alondras, chotacabras, arrendajo, ostreros, gaviotas, negrón, zorzal, etc.).

Estos altísimos niveles de contaminación orgánica, están poniendo en peligro la riqueza de la zona, su biodiversidad y los valores que han llevado a su declaración como LIC dentro de la Red Natura 2000, ante la pasividad de nuestros dirigentes que convierten en papel mojado la abundante legislación vigente.

Reacción ciudadana: La agrupación de marisqueo a pie de la Cofradía de Baiona, se queja de que lleva 3 años sin poder mariscar y que ahora le quita la Xunta la subvención que recibían por realizar trabajos de limpieza y mantenimiento en la zona.

Bandera Negra Lugo: Deficiencias en la depuración de aguas residuales en toda la costa de A Mariña. El caso de la ría de Viveiro

Motivos: En toda la costa lucense de A Mariña pueden encontrarse puntos negros de vertidos, destacando los provocados por las aglomeraciones urbanas de Foz y Viveiro. En el primer municipio la EDAR además de deficiencias en el proceso de depuración presenta una ineficaz salida de aguas, mediante un emisario de tan solo unos 100 m, dentro todavía de la ría, siendo ecosistemas especialmente delicados en los que el agua circula y se regenera a ritmos muy inferiores a los de la costa abierta.

Viveiro ha sido uno de los 38 implicados en la denuncia presentada por la Comisión Europea contra el Estado español por deficiencias en la depuración de aguas residuales urbanas. La existencia de grandes cantidades de *E. Coli* ha llevado a su declaración como zona C de marisqueo. Esta denominación implica, desde la refor-

ma en la legislación europea de 2006, que ese marisco no prodrá ser vendido directamente en los mercados, ni tan siquiera tras pasar un proceso depurador, quedando solo para la industria de transformación.

La Xunta ha tratado de sortear este escollo inicialmente con ayudas para la regeneración de estas zonas C, que desde el año pasado se han abandonado en beneficio de un plan que pretende depurar en zonas aptas el marisco procedente de zonas C. Inicialmente se había escogido un área de la costa lucense, en Xove, para esta reinstalación de marisco. La presión de Pescanova, que posee en la zona una planta de producción de rodaballo, ha llevado al gobierno gallego a escoger otras zonas en las rías de Ferrol y Aldán, ambas red Natura 2000.

Desde 2007 cuenta con una nueva EDAR, gestionada por la empresa Aquagest, sancionada por la CE en abril de 2011 por falta de transparencia en los datos sobre depuración de aguas, ni ha solventado la recalificación de categoría C en la parte interna y media de esta ría.

A día de hoy todavía subsisten diversos problemas, por ejemplo la falta de depuración de aguas industriales como las provenientes de las conserveras de la parroquia de Celeiro. Además, las personas vecinas a la EDAR han denunciado desde el verano pasado los malos olores en la zona. Está en proyecto el enganche de las citadas aguas de Celeiro a la EDAR así como un tanque para separación de pluviales.

A pesar de estas mejoras prometidas hay que tener en cuenta que el método de depuración habitual en Galicia se basa en grandes infraestructuras, estaciones depuradoras que gestionan miles de habitantes y que mezclan aguas residuales urbanas e industriales, incluso cuando sus tratamientos biológicos no suelen estar preparados para estas últimas.

La falta de separación de pluviales también es, por desgracia, un hecho frecuente. El resultado es que estas obras además de muy costosas suelen resultar ineficaces. No se apuesta en cambio por sistemas más descentralizados y localizados, ni por una nueva cultura del agua en su consumo y gestión de residuales.

Por último es necesario tener en cuenta que como muchas zonas costeras, Viveiro soporta un gran incremento de su población en los meses estivales, pasando de 16.000 habitantes a más de 20.000. Si bien se afirma que su EDAR está preparada para gestionar una población de 25.000 habitantes, no hay que obviar esta dinámica para entender muchos de los problemas de depuración de aguas residuales urbanas en las zonas litorales.

Bandera Negra Lugo: Complejo industrial de alúmina y aluminio de Alcoa en San Cibrao

Motivos: En la costa de Lugo, entre los municipios de Cervo y Xove, está ubicada la fábrica dedicada a la producción de alúmina y aluminio primario. Su instalación ha transformado radicalmente la naturaleza de esta comarca, antes fundamentada en el sector primario.

Desde 1998, la fábrica pasa a pertenecer a la multinacional estadounidense Alcoa, siendo su mayor centro de producción en todo el Estado. En la actualidad emplea de forma directa a 1.500 personas y supone alrededor del 30% del PIB de toda la provincia de Lugo. También es responsable de un tercio de toda la electricidad consumida en Galicia y sobre un 3 % de la estatal. El complejo industrial produce 1.300.000 toneladas de alúmina y 250.000 toneladas de aluminio primario anualmente y su puerto asociado, San Cibrao, es según datos de la propia compañía el segundo de Galicia en movimiento de mercancías.

En cuanto a la política medio ambiental que la propia empresa aduce en su web solo podemos destacar su programa "Diez millones de árboles". Ignoramos si estos árboles anulan los efectos de los lodos tóxicos, de la ocupación de la costa o del tráfico de mercantes, pero además, desde 1999 solo se ha plantado la más modesta cifra de 4.100 árboles. Entre las diversas especies plantadas se encuentran olivos, álamos de virginia o palmeras, ninguna de ellas propias de la costa lucense.

Por otra banda el tráfico de lodos que no se puede hacer por medio de conductos es realizado por camiones, que tiñen de rojo los márgenes de las pistas en su trasiego y en la zona oeste de la playa de Lieiro existen vertidos continuos procedentes de filtraciones de Alcoa.

Impacto social y ambiental: La situación de Alcoa en San Cibrao ha deshecho por completo una zona costera de gran valor ecológico, pero no solo eso. Ha convertido toda el área en un espacio fuertemente degradado, a lo que contribuye la presencia de una gran piscifactoría de Pescanova dedicada al rodaballo y sobre todo la apertura de una enorme balsa de lodos tóxicos derivados del proceso de extracción de bauxita.

La balsa lucense mide unas 70 hectáreas de superficie y ya ha alcanzado los 80 metros de profundidad en los sedimentos, a los que de momento se prodrían sumar unos 40 metros más. Cada día recibe unas 3.000 toneladas de nuevos residuos en forma de lodos tóxicos que son desechados tras la obtención de la alúmina. La acidez de las aguas que se encuentran en esta balsa de lodos es extrema.

Más allá de las posibilidades de un accidente, la fábrica de Alcoa ya ha sido noticia por los efectos de su actividad. En fechas recientes la Universidad de Santiago de Compostela ha constatado en un estudio de 2010 cantidades de flúor superiores a lo normal en un radio de tres kilómetros en torno al complejo industrial. La Xunta aporta datos sobre la calidade del aire en la zona, si bien, por lo menos hasta fechas recientes las mediciones eran tomadas por la propia empresa por hallarse las estaciones públicas en situación de abandono. La realidad es que tras la muerte de un trabajador de una empresa auxiliar dentro de la factoría, en septiembre de 2011, el comité de empresa relacionaba este hecho con las condiciones de trabajo provocadas por los recortes en mantenimiento.

Reacción ciudadana: Más allá de las denuncias de colectivos ecologistas como Adegá, en 2009 el juzgado de primera instancia de Viveiro condenó a Alcoa a indemnizar a un grupo de vecinos y vecinas con un millón de euros por las afectaciones en sus parcelas y la pérdida de valor de las mismas. La sentencia fue confirmada en abril de 2010. Parece curioso que en el apartado de noticias relacionadas con el medio ambiente la empresa solo tenga una información referida a la visita de escolares a sus instalaciones en el año 2002. Este tipo de complejos industriales, como el caso de ENCE-ELNOSA en Pontevedra, no solo destruyen la costa y contaminan el entorno, sino que además se sostienen y sostienen un modelo nada sostenible de desarrollo, basado en el consumo masivo de materias primas y recursos.

ASTURIAS

Bandera Negra: Central Térmica de Aboño

Motivos: La Central Térmica de Aboño, ha protagonizado en una semana dos episodios graves de contaminación del agua.

El primero de ellos se da el 21 de junio de 2012 y es localizado por la cantidad de espuma que aparece en la Ría de Aboño. Se trata de un vertido contaminante, que puede proceder de dos focos: o bien de la limpieza con detergentes de los conductos de alguna instalación industrial como la central térmica, o bien un vertido procedente de la depuradora de Aboño. Ante esto, Ecologistas en Acción ha solicitado que se abra una investigación para aclarar las causas del vertido, que se apliquen medidas preventivas para evitarlos en un futuro y que se apliquen sanciones contra los responsables de estos episodios de contaminación que se repiten en la Ría sin que se depuren responsabilidades por ello.

El segundo, el 26 de junio, ha producido en el municipio de Carreño, una mancha negra vertiendo unas 10 toneladas de fuel, como consecuencia de la rotura de una de las tuberías de la central térmica de Aboño. Se cerraron cinco playas al baño, y una afección sufrida en arenas de Gijón, Villaviciosa, Caravia y Ribadesella. El vertido obligó al Gobierno regional a activar por primera vez en 2012 el Plan de Contingencia por Contaminación Marina Accidental.

Impacto social y ambiental: los continuos vertidos a la ría ocasionan un aumento del nivel de contaminación y una disminución en la capacidad de depuración natural de la Rías, así se ven afectados los ecosistemas que de ella se sustentan, y el riesgo de que llegue al mar, perjudicando a los ecosistemas marinos y costeros. Afección de bancos marisqueros.

Responsables: Central Térmica de Aboño (HC), Gobierno Regional.

CANTABRIA

Bandera Negra: Playa de Dícido, Mioño

Motivos: Sobre la desembocadura del río Cabrera, en la playa de Dícido, en Mioño, manan aguas que río arriba recogen vertidos de cientos de viviendas que no depuran sus aguas fecales. Así sucede a lo largo de las riberas de Mioño, Lusa, Santullán, los Corrales y Otañes. Los vertidos directos al río, o a través de depuradoras que no funcionan, tal y como sucede en Otañes o Santullán, llenan de inmundicia un río destruido por la invasión de la vivienda unifamiliar en la zona oriental del municipio de Castro Urdiales. Se ha terminado la red de saneamiento que pretendía canalizar las aguas para su depuración a la EDAR de Castro, y por injustificadas razones de procedimiento no funcionan los bombeos que permitan el funcionamiento de la red. Todo ello ha provocado la destrucción del río Cabrera y del ecosistema de ribera que alberga.

Bandera Negra: Ría de San Martín de la Arena, Suances

Motivos: La ría de San Martín de la Arena en Suances es una de las más contaminadas de todo el litoral cántabro.

El origen de sus altos niveles de contaminación se debe a que se trata de una zona fuertemente industrializada y que ha contado 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. Por otra parte, 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.

Al analizar la situación de contaminación en la ría de Suances hay que considerar el incumplimiento sistemático de la normativa ambiental. Actualmente se sigue incumpliendo la Directiva 76/160/CEE (Aguas de baño), la Directiva 79/923/CEE (moluscos), y la Directiva 91/271/CEE (saneamiento).

Los principales focos de contaminación, en cuanto a volumen de vertido se deben a la actividad industrial, de la que las empresas con mayor volumen de vertidos son el grupo SNIACE, Solvay y AZSA. Entre las sustancias más contaminantes estas empresas vierten están

- El grupo SNIACE: sulfatos, cloroformos, Zinc, ligninas y taninos.
- SOLVAY: amoniaco, fosforo, mercurio, Zinc, plomo, hierro, compuestos de nitrógeno, aceites y grasas, sólidos en suspensión.
- AZSA: ácido sulfúrico. Además de haber dejado suelos contaminados con metales pesados como zinc, cadmio, plomo y cromo que pasan al agua de la ría a través de lixiviados.

Además de los vertidos industriales no existe estación depuradora de aguas residuales en Torrelavega por lo que sus aguas residuales urbanas se vierten directamente en las proximidades del inicio de la zona estuarina

Como consecuencia, de los voluminosos vertidos industriales a la ría, la calidad de las aguas en la misma es pésima, con anoxia y valores de DBO y DQO muy altos, y se ha producido una acumulación de metales pesados tóxicos en el sedimento, que alcanza, en algunos puntos, concentraciones muy significativas. Para Cu y Hg los valores obtenidos en los últimos estudios realizados han sido:

Concentración (µg/g)	Cobre	Mercurio
Niveles en la ría	292	27,9
Niveles permitidos	50	1,0

Hay que señalar que este alto contenido en metales pesados de la ría ha impedido que se construyera un nuevo macropuerto deportivo en Suances, inicialmente concebido en el Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias de Cantabria 2006-2013, debido a que los dragados necesarios para su construcción y mantenimiento levantarían unos lodos tan contaminados que es un proyecto inviable ambientalmente y por ello ha sido desestimada su construcción.

EUSKADI

Bandera Negra Urdibai (Bizkaia): La cuenca del río Oka sigue sin depuración de aguas residuales

Motivos: La cuenca del Oka es todavía una de las que continúa sin sistemas de depuración de aguas urbanas e industriales en la mayoría de sus municipios.

El Plan General de Saneamiento de Urdaibai comenzó a redactarse en 1984. En el año 2003, el Gobierno Vasco y el Consorcio de Aguas de Busturialdea firmaron un convenio para la depuración de aguas residuales, con una previsión de inversión de 35 millones de euros en 6 años. A mediados de 2010 solamente se habían invertido 7 millones. Actualmente, la inversión total necesaria está cuantificada en unos 75 millones, sin que esté comprometida todavía ninguna cantidad suplementaria.

El saneamiento de la ría de Urdabai se atasca por falta de financiación. En la margen izquierda, la más poblada y con mayores vertidos, están construyéndose la red general de saneamiento y la EDAR de Lamiarán (Bermeo) que se prevé entre en funcionamiento en marzo 2014 según informo el Consorcio de aguas de Busturialdea, con su correspondiente emisario submarino, el cual se construirá una vez haya sido terminada la construcción de la planta. Sin embargo la red general no estará concluida ya que amplios tramos de dicha red no están adjudicados.

En la margen derecha se puso en funcionamiento en 2011 la EDAR de Ereño con su correspondiente red de

colectores pero la de Nabarniz sigue paralizada.

Impacto social y ambiental: La comarca de Urdaibai o Busturialdea ocupa una superficie de 230 km², con una longitud de unos 20 Km. y una anchura máxima de 12 km, lo que viene a suponer un 10% del territorio vizcaíno. Declarada Reserva de la Biosfera desde 1986, se extiende por el territorio de 22 municipios diferentes, 12 de los cuales están incluidos totalmente en la Reserva. La población de la comarca es de unos 45.000 habitantes que se ubican, en un 80%, en las villas de Guernica Luno (unos 16.300) y Bermeo (17.000).

Es, atendiendo a su extensión y grado de conservación, el humedal más importante del País Vasco, y una relevante área de reposo e invernada para aves migratorias. Por este motivo, así como por su interés natural, científico, educativo, cultural, recreativo y socioeconómico, se aprobó en 1986 la Ley que regula el uso y protección del área, declarándola Reserva de la Biosfera. La importancia ornitológica de esta reserva ha servido para que se la declarase en 1994 Zona ZEPA, quedando así integrada en la Red Natura 2000. Está incluida también en la relación de Humedales de Importancia internacional del Convenio Ramsar desde 1992.

El río Oka nace en el Monte Oiz y recorre el valle que lleva su nombre, con un escaso recorrido de 12 km.. Desde Guernica hasta su desembocadura en el mar forma un estuario con amplios arenales. Su cuenca hidrográfica está formada por pequeños arroyos irregulares de régimen torrencial que forman estrechos valles cubiertos de bosque cantábrico con abundancia de encinas cantábricas y robles. El estuario es el corazón de la Reserva de la Biosfera, con una dirección norte-noroeste sur-sureste. La diferencia media entre la altura máxima en pleamar y la mínima en bajamar es de 4,5 metros, lo que califica al mismo como un estuario macro-mesomareal.

Punto Negro Bizkaia: Construcción de la planta de coque de petróleo de Petronor (Muskiz)

Motivos: 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, la llamada URF (Unidad de Reducción de Fueloil). Está prevista una inversión de 835 millones de euros.

En noviembre de 2010 se acabó de construir en Petronor una nueva central de cogeneración para dar abastecimiento energético al elevado consumo de la planta de coque, cuya puesta en funcionamiento se espera para finales de 2011.

El 5 de junio del 2012 el consistorio de Muskiz ha otorgado la concesión de las licencias de apertura y puesta en marcha de la planta de coque amparándose en tres

informes jurídicos, dos de carácter interno y otro de externo(a los que no se ha tenido acceso), solicitados por el mismo consistorio a pesar de que los tribunales de lo contencioso administrativo no se han pronunciado en relación a los recursos interpuestos por grupos ecologistas.

Impacto social y ambiental: El funcionamiento de esta planta supondrá El incremento de vertidos de aguas residuales, que hace años se hacían directamente a la desembocadura del río Barbadún y actualmente se vierten al mar mediante un emisario submarino.

Bandera Negra Gipuzkoa: La cuenca del río Deba la más contaminada de Gipuzkoa

Motivos: El río Deba nace en la sierra de Elguea y tiene una cuenca de 540 km², de los que el 10 % se distribuyen entre Alava (cabecera de la regata de Aramaio) y Bizkaia (cabecera del Ego), y una longitud de 62 km. A la altura de Arrasate se le une el río Oñati. Otros afluentes son el Anguiozar, Aramaio, Aranerreka, Deskarga, Ego, Epele y Ubera. Atraviesa una de las principales comarcas industriales de Euskadi y sólo en su cabecera presenta buena calidad de las aguas, en el resto la contaminación y los vertidos lo convierten en el río más contaminado de Gipuzkoa.

Los vertidos industriales en la cuenca del Alto Deba son uno de los principales factores de su contaminación. Municipios como Aretxabaleta, Arrasate y Antzuola siguen sin contar con depuración de aguas. En 2007 se inauguró la EDAR de Apraitz (Elgoibar). en 2008 la de Mekolalde (Bergara) y en 2011 la de Epele (Arrasate). Estos sistemas deben suponer una importante mejora de la calidad de aguas en ese tramo superior.

En la cuenca baja permanecerá un elevado nivel de contaminación, al menos hasta que se aborde la depuración de aguas que vierten desde Bizkaia al río Ego.

Especialmente urgente es la depuración de Ermua-Mallabia, aprobada en 2004, pero retrasada hasta inicios de 2011 en que han comenzado las expropiaciones para la red de colectores, que trasladen las aguas residuales a la depuradora de Ipurua (Eibar). La fase de construcción ha comenzado a principios de año.

CATALUNYA

Bandera Negra Tarragona: Plataforma petrolífera Casablanca

Motivos: La zona de Tarragona concentra una de las mayores densidades de industria petroquímica del sur de Europa, hecho que resulta en una sobrecarga de contaminación petrolífera en su litoral.

La industria de la zona se constituye principalmente de subsectores industriales de refinado de petróleo, industria química y materias plásticas, actividades que

liberan sustancias altamente tóxicas al medioambiente y cuyos residuos derivados deben ser controlados por ley.

Una gran parte de esta industria pertenece al complejo industrial de Repsol en Tarragona el cual contiene una plataforma petrolífera en el mar tarraconense, llamada plataforma Casablanca. Esta plataforma y todas las actividades asociadas a ella, tal como el transporte marítimo del petróleo crudo extraído o refinado, son una fuente de contaminación marina importante en la zona.

Esta contaminación es responsable de una gran parte de la degradación medioambiental y además representa una gran amenaza no solo para los ecosistemas marinos sino también para la salud y socioeconomía humana relacionada con el sector del mar.

Esto es de mayor importancia teniendo en cuenta que la plataforma se encuentra próxima a zonas litorales y marinas de interés natural, destacando entre otras: el parque Natural de Delta del Ebro que también ha sido designado Lugar de Importancia Comunitaria (LIC), Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA), las zonas de Red Natura 2000 y el corredor de migración de cetáceos de Mediterráneo. Esta última zona se encuentra en estudio para ser incluida como zona especialmente protegida de importancia del Mediterráneo (ZEPIM) por sus valores ambientales: cetáceos, tortugas marinas, aves, fanerógamas marinas, etc.

Aunque la tecnología actual permite realizar perforaciones petrolíferas marinas a gran profundidad, la extensión y tamaño de estas instalaciones es tan grande que aumenta la posibilidad de fugas y derrames. De hecho, los vertidos asociados con la plataforma de Repsol en el litoral tarraconense son numerosos. El año pasado, en solo un periodo de 4 meses (Octubre 2010 - Enero 2011) hubo 4 vertidos de petróleo y 3 de ellos relacionados con las actividades de Repsol en la zona. Uno de ellos ocurrió el 22 de Diciembre 2010 y fue desde la plataforma Casablanca con una cantidad vertida entre 120.000 y 160.000 litros de crudo según la Subdelegación del Gobierno (60.000 según Repsol) debido a que por un error humano se quedó una válvula abierta.

Unos días después, el 9 de Enero 2011, ocurrió otro vertido, esta vez de menor cantidad (entre unos 5,000 y 15,000 litros), y se debió a la existencia de unos poros en la cañería desde el pantalán de Repsol, a unos kilómetros de la costa. Otro vertido sucedió durante el transporte de petróleo refinado debido a un choque entre buques.

En las instalaciones de perforación submarina, el petróleo recorre largas distancias desde el punto de extracción hasta el pantalán donde cargan los barcos, con una mayor probabilidad de que ocurran errores. En el caso de Tarragona el complejo de Repsol se divide en tres partes. El centro del conjunto es la platafor-



ma Casablanca, situada a unos 50 km de Tarragona y construida a una profundidad de 161 m. La plataforma esta conectada con oleoductos a 4 pozos para extraer petróleo y a un pantalán, a solo 3 km de la costa donde se concentra el 70% de tráfico marítimo, según Repsol. No es sorprendente, pues, que se produzcan repetidos accidentes por causa de infraestructuras en mal estado de mantenimiento o de fallos técnicos, además de la irresponsabilidad de la empresa.

La ironía es que Repsol, a pesar de que los hechos demuestran el pésimo estado de sus instalaciones petroquímicas en la zona, así como la ausencia de una cultura de seguridad efectiva por parte de la empresa, ha recibido permiso para proseguir a la producción de petróleo desde dos pozos nuevos, nombrados Montanazo y Lubina.

La zona de los yacimientos se localiza a unos 45 km de Tarragona, los dos pozos ya están perforados y los sistemas submarinos de producción han sido instalados. Ahora falta de instalar el sistema submarino de bombeo y las tuberías de conexión entre el sistema del bombeo de los dos pozos (a profundidades de 740 m y 650 m) y la plataforma Casablanca que serán de 8 y 12 km de longitud. Se estima que la vida útil de los yacimientos es entre 5 y 10 años.

Ecologistes en Acció de Catalunya, Greenpeace y L'Escurçó formaron durante el 2011 la plataforma Futuro o Petrolí (futuro o petróleo) para exigir la paralización de las nuevas exploraciones petrolíferas de Repsol en la costa tarraconense y la producción desde estos dos pozos nuevos, invitando a todos los sectores afectados por las actividades extractivas a unirse a esta iniciativa.

Las razones que se han presentado para la paralización de la apertura de los nuevos pozos son:

- Repsol ha hecho gala de una gran irresponsabilidad ambiental en la zona, y no creemos que pueda gozar de la confianza de que no van a aumentar los casos de vertidos.
- Supondrían enormes riesgos de vertidos, incendios y contaminación. No existe ninguna forma segura de extraer el petróleo en aguas profundas
- Supondría aún más degradación de los ecosistemas y biodiversidad del Mediterráneo, un sistema vulnerable, que recibe presión desde varios sectores de actividad humana (tráfico marítimo, sobrepesca, cambio climático, vertidos de distintos tipos de residuos, contaminación atmosférica, etcétera).
- Aumentaría la presión y los riesgos a los que ya soportan otros sectores económicos como la pesca o el turismo en la Costa Dorada
- Supondría incrementar los riesgos a los que se expone el Parque Natural del Delta del Ebro
- No conseguiría aliviar el peso económico de las importaciones de crudo, y desviaría el rumbo para el abandono del petróleo

- Su marginal aportación a la independencia energética española sería muy inferior a la derivada del apoyo a las energías renovables, la eficiencia de los vehículos o formas de movilidad sostenible.

A pesar de la oposición por parte de organismos públicos así como de varias administraciones ambientales afectadas, el Secretario de Estado de Medio Ambiente formuló el Mayo de 2012 declaración de impacto ambiental favorable a la realización del desarrollo de los dos nuevos pozos en Tarragona.

Aunque se identificaron debilidades en el plan de contingencia como por ejemplo en el caso de una explosión del pozo, como la que ocurrió en el Golfo de México el 2010, la compañía CEDEX dio sus sugerencias a RIPSA y aprobó el informe del impacto ambiental. Sin embargo CEDEX propone que en el caso de un derrame de hidrocarburos, activar el PICCMA (Plan Interior de Contingencias por Contaminación Accidental) que ha sido aprobado por la Dirección General de Marina Mercante el marzo de 2011. No obstante el PICCMA no incluye las nuevas medidas publicadas desde la Comisión Europea el Octubre de 2011 para impedir una catástrofe como la que ocurrió en Golfo de México. Si la evaluación del impacto ambiental fuera según el nuevo reglamento de UE ello se valoraría como no favorable debido a la aproximación del proyecto a zonas de alto valor ecológico y a un plan de contingencia ineficaz.

Bandera Negra Barcelona: Vertidos fecales a la Riera dels Canyars (Gavà) con afectación al medio ambiente y riesgo para la salud pública

Motivos: La Riera dels Canyars es una de las principales cuencas fluviales del sector Este del macizo del Garraf, pese a que tiene únicamente unas decenas de kilómetros cuadrados de superficie. Recoge las aguas de valles importantes como la Vall de Joan o la Vall de la Sentiu, entre otras, y las conduce entre las colinas terminales del Garraf y a través de la llanura del Delta del Llobregat hasta el mar en un tramo de unos 5 km en que discurre canalizada entre los campos agrícolas.

Su desembocadura tiene la peculiaridad que forma una pequeña zona húmeda con aguas estancadas durante la mayor parte del año, con algo de vegetación de ribera y la presencia de algunas especies interesantes (anfibios, aves como pato azulón, gallineta o incluso focha, o peces como la anguila) a pesar de su precariedad hidromorfológica (está encajonada entre paredes de hormigón), y de que sufre vertidos de restos urbanos y "limpiezas indiscriminadas" repetitivas de su vegetación por parte de las autoridades.

En su recorrido, recoge también las aguas de la Riera de les Parets, que le es tributaria. (mapa Curs Parets). Esta riera, que atraviesa el casco urbano de Gavà, fue también canalizada en los años 90, y totalmente cu-

bierta en un largo tramo de unos cuatro kilómetros, en los que discurre por un tubo bajo la zona residencial, industrial y comercial de la ciudad. Es precisamente en este tramo cubierto donde se produce un hecho de una importante gravedad: la red de alcantarillado sufre alguna rotura o grave defecto de diseño y las aguas fecales son vertidas directamente a la riera.

Se da el hecho que en Gavà el diseño de la red de alcantarillado nunca se hizo de una forma racional, y las aguas fecales circulan por la misma red que las pluviales. Esto ha sido así incluso en los nuevos sectores urbanizados o en las reformas integrales de las principales avenidas de la ciudad. La consecuencia, que en episodios de lluvias intensas, el volumen de agua del alcantarillado es excesivo para la capacidad del mismo y suceden dos cosas: las alcantarillas tienen un sistema de sifón que desvía el exceso de agua fecal mezclada con pluviales hacia los cursos fluviales, principalmente la Riera de les Parets. El segundo efecto es que la depuradora del sistema Gavà-Viladecans no admite el volumen de agua que llega, y mediante un "by-pass" esta es enviada directamente al medio natural (laguna de la Murtra) y de ahí al mar. Pese a vulnerar el espíritu de la Directiva europea de depuración de aguas residuales, el sistema es legal. Esta es la situación "normal" dadas las decisiones del gobierno municipal de Gavà y la Agencia Catalana del Agua.

Pero los continuos olores fecales de la Riera dels Canyars y las quejas vecinales (www.gavamar.com) llevaron a Les Agulles-Ecologistes en Acció a tomar unas muestras del agua de la riera y analizarlas en un laboratorio oficial. Los resultados confirman la presencia de bacterias entéricas fecales (la famosa *Escherichia coli* y otras similares), en cantidades totalmente desproporcionadas.

Los tres puntos muestreados (en la unión de las dos rieras, en el inicio de la zona estancada, y a la desembocadura de la riera) muestran 9.500, 15.200 i 6000 ufc (unidades formadoras de colonias) de esta peligrosa bacteria u otras bacterias coliformes similares.

Es importante resaltar que *E. coli* es una bacteria que habitualmente no se encuentra libre en el medio natural, ya que es una bacteria entérica (que vive en el tracto intestinal de los mamíferos, donde forma parte de la flora bacteriana), que no sobrevive mucho tiempo fuera del cuerpo de sus huéspedes. Dado que no existe ninguna granja a lo largo del curso de las dos rieras, el único origen posible de esa bacteria es humano, a través de vertidos continuos del alcantarillado de Gavà.

Se da el caso que el gobierno municipal es plenamente consciente de la situación, tal como consta en respuestas que ha ofrecido tanto a Ecologistes en Acció como a grupos políticos de la oposición municipal. Pero la única respuesta ha sido calificar la situación como

“puntual y excepcional, siempre dentro de la normativa” y achacar la responsabilidad de la situación a la Agència Catalana de l’Aigua, como gestora tanto de los cursos fluviales como de las EDAR (estaciones depuradoras de aguas residuales).

Promotor: Ayuntamiento de Gavà, como responsable del alcantarillado y la red, no segregada, de recogida de pluviales. Agència Catalana de l’Aigua, como responsable de la calidad del agua en los cursos fluviales y la depuración de las aguas residuales.

Estado de tramitación: Funcionamiento deficitario desde hace años.

Impacto social y ambiental: La gravedad de la situación es, por un lado, legal ya que se está vulnerando conscientemente la ley, de una manera consciente por parte de las administraciones que en época de bonanza económica no quisieron actuar, y ahora alegan indisponibilidad presupuestaria.

El impacto ambiental es claro, pues se trata de un curso fluvial público que debería ser un ecosistema de alto valor. Se da el hecho que la Riera dels Canyars es el principal conector ecológico entre el Delta del Llobregat y el Macizo del Garraf, dos espacios protegidos de acuerdo con la normativa ambiental catalana. Históricamente, esta riera tenía una vegetación y fauna propia de cursos fluviales, a pesar de su intermitencia. Incluso está documentada la presencia de anguilas que remontaban la riera para desovar. Las últimas anguilas se han encontrado siempre muertas en el tramo final de la riera. En 2009 se encontraron muertos 13 patos azulones en la riera, un hecho que ya se había denunciado anteriormente y han seguido sucediendo con posterioridad. Las únicas actuaciones que ha llevado a cabo el Ayuntamiento y el área metropolitana (“limpiezas” de la riera, con arrasamiento total de la vegetación) han supuesto más un impacto ambiental que una solución al problema.

Pero no hay que olvidar el impacto social, ya que las aguas de la riera acaban en último término en el mar, ya sea por percolación de las arenas de la playa, o bien directamente cuando una avenida de agua rompe la barrera de arena que cierra la desembocadura y el agua contaminada sale a la costa. Este sector es una de las playas más frecuentadas tanto por la población local como por parte de visitantes de Barcelona, de otros puntos del área metropolitana o incluso turistas internacionales, por su proximidad con Castelldefels, una población con un enorme sector turístico de sol y playa. Por tanto, la presencia de aguas contaminadas en la costa puede afectar directamente a la salud de los bañistas, produciendo infecciones e irritación de mucosas, piel, etc.

Reacción ciudadana: Quejas vecinales desde 1999, denuncias de Les Agulles-Ecologistes en Acció. El caso se ha presentado ante la Fiscalía de Medio Ambiente.

PAIS VALENCIÀ

Bandera Negra Castelló: Comarca del Baix Maestrat

Motivos: Deficiente depuración de aguas en los municipios de Benicarló, Peñíscola y Alcalá de Xivert.

Benicarló: Este municipio sigue con una ridícula planta de pretratamiento de sus aguas residuales (a la que llaman depuradora). Su depuradora con tratamiento secundario aún en ejecución (datos de EPSAR 2012, catalogada como en ejecución: Benicarló. Colectores y EDAR. Presupuesto: 20.108.284,00 €). Auténticamente vergonzoso e incumplimiento de la normativa europea y nacional.

Datos funcionamiento 2011 de la planta de pretratamiento:

Caudal (m³/día): 9.698 Población servida (he): 30.126

Rendimientos (%): No aportan datos

Las aguas fecales del municipio son bombeadas al mar, tras la fase de eliminación de sólidos y algunas grasas, a través de un emisario submarino que circula por la zona sur de la playa de la mar chica y junto al espigón de levante del puerto de Benicarló. Todos los años se detectan fugas en sus tramos (última reparación en 2010 por EPSAR: Benicarló. Reparación emisario submarino 155.314,00 €).

Se siguen detectando vertidos fecales puntuales en la playa sur, playa Gurugú.

Peñíscola: Otro municipio con tan sólo una planta de pretratamiento (PTT) de las aguas residuales que llegan a ala depuradora. Los datos revelan que en esta depuradora tan sólo existe una separación de sólidos y líquidos, ninguna mejora de la calidad del agua vertida. Datos Funcionamiento 2011:

Caudal (m³/día):9.092 Población servida (he): 10.591

Rendimientos (%): No aportan datos

La depuradora con tratamiento secundario-EDAR está licitada y con terrenos asignados (datos de EPSAR 2012: catalogada como licitada: Peñíscola. Nueva EDAR y Colectores Generales. Presupuesto: 26.112.051,00 €) pero sigue sin construirse. ¡Auténticamente vergonzoso e incumplimiento de la normativa europea y nacional!

Las aguas fecales del municipio son bombeadas al mar, tras la fase de eliminación de sólidos y algunas grasas, a través de un emisario submarino que circula por la playa sur y bocana del puerto.

Alcalá de Xivert: Otro municipio con tan sólo varias plantas de pretratamiento (PTT) de las aguas residuales que llegan a ala depuradora. Los datos revelan que en esta depuradora tan sólo existe una separación de sólidos y líquidos, ninguna mejora de la calidad del agua vertida. Datos Funcionamiento 2011:

Depuradora de Alcossebre

Caudal (m³/día):1.838 Población servida (he): 4.574

Rendimientos (%): No aportan datos

Cap I Corb

Caudal(m³/día): 310 Población servida (he): 1.091

Rendimientos (%) SS: 97 DBO5: 96 DQO:93

La depuradora secundaria-EDAR lleva ya más de 3 años en construcción (datos EPSAR 2012, catalogada como en ejecución: Alcalá de Xivert. Colectores generales y nueva EDAR. Presupuesto: 15.848.390,00 €).

Bandera Negra Castellón: Almassora. Vertido de fuel. LIC y ZEPA de la desembocadura del río Millars

Motivos: El pasado agosto, una fisura en una tubería de la refinería de British Petroleum (BP) de Castellón provocó una fuga de hidrocarburo ligero (fuel) que hizo que se activara el Plan Nacional de Contingencias por Contaminación Marítima, a partir de un aviso a Salvamento Marítimo por parte de la misma refinería de BP, que alertó sobre la fuga de un vertido en las inmediaciones de la plataforma.

En principio, el vertido no sería excesivamente contaminante y quedó controlado, según se informó por parte de la Subdelegación del Gobierno en Castellón. Desde la planta se especificó que se trataba de una mancha de 500 por 500 metros de hidrocarburo producida por una causa ajena a la planta. La misma Subdelegación del Gobierno dijo que se actuó rápidamente aspirando el vertido hacia tierra con agua a presión y detergente por la misma tubería que presentaba la deficiencia para disolverlo y que, aunque el vertido no era excesivamente contaminante, se procedió a activar el Plan Nacional de Contingencias por Contaminación Marítima.

El vertido se produjo a una distancia de la playa de Almassora de alrededor de 1 km y no hay constancia de que se llegara a avisar a la población, ya que según parece el viento impidió que el fuel llegara a la playa y que lo arrastró al puerto. Aún así, el incidente fue comunicado a la Generalitat Valenciana para que actuara en el caso de que el vertido llegara a la playa y también a la Guardia Civil que no llegó a tomar ninguna medida de evacuación de ninguna zona de baño.

Bandera Negra Valencia: Playas de La Safor

Motivos: En la provincia de Valencia la situación es peor y son 19 playas las que presentan episodios de contaminación, habiéndose incluso incrementado con respecto al año pasado. En el 2011 fue noticia la sanción que Europa puso a España por la deficiente depuración de las aguas residuales.

En plena temporada de verano un vertido de aguas fecales obligó a cerrar cinco playas desde Canet d'En Berenguer hasta Almenara. Aunque la Conselleria de Agricultura descartó que el origen de la mancha fuera un vertido de aguas residuales. El vertido llegó a tener varios kilómetros de longitud y fue visible desde Canet hasta Sagunto. Se tomaron muestras por parte de los técnicos de la Dirección General del Agua de la Conse-

llería y también actuó la Delegación del Gobierno que llegó a confirmar que sí se trataba de aguas fecales cuyo origen no explicó, por lo que seguimos sin saber el origen de este vertido.

También se dijo que la Conselleria había examinado la planta depuradora de Canet-Almadraba, comprobando su estado de funcionamiento, y también el emisario submarino, que se inspeccionó pero tampoco se encontraron roturas.

Al poco tiempo, en septiembre pasado, volvió a repetirse otro vertido, esta vez de residuos sólidos en la zona de l'Horta Nord de Valencia. El ayuntamiento reconoció que el origen de los vertidos podía ser cualquiera de los numerosos puntos de vertido (33) directos al mar que se encuentran en toda esta zona desde Valencia al Puerto de Sagunto, pero los más probables fueran la acequia de la Mar de Alboraya y el Barranco del Carraixet.

También se apuntó a una posible rotura del emisario de Vera, como ya ha ocurrido otras veces, pero al ser residuos sólidos los vertidos, parece que no fue la causa, al disponer este emisario de filtros y estar a bastante distancia de la costa.

Al sur de la provincia, el problema no es menor, destacando poblaciones como Cullera, Sueca, Oliva o Gandía con numerosos episodios de contaminación en sus playas. También habría que destacar el nivel de contaminación en la playa de Meliana por los altos niveles detectados, y algunos más, por lo que la situación de contaminación orgánica en las costas de Valencia, se puede considerar crónico.

Playas de Valencia con episodios de contaminación orgánica en 2011 (datos del Ministerio de Medio Ambiente):

- Alboraya: Playa de Port Saplaya, Playa de la Patagona
- Cullera: Playa del marenyet, Playa de Sant Antoni, Playa del Far, Playa del Racó, Playa El Dorado-L'Estany
- Daimús: Playa de Daimús
- Gandía: Playa de les Marenys de Rafalcaid, Playa del Ahuir, Playa del Nord
- Guardamar: Playa de Guardamar
- Meliana: Playa de Meliana
- Oliva: Playa de l'Aigua morta, Playa de Rabdells
- Sueca: Playa de Motilla, Playa del Mareny de Barraquetes, Playa del Perelló
- Xeraco: Playa de Xeraco

Bandera Negra Valencia: Gestión de las depuradoras en el País Valenciano. Depuradora de Pinedo. Caso Emarsa. Afección al Parque Natural, ZEPA y LIC de la Albufera de Valencia

Motivos: La situación de la depuradora de Pinedo y los vertidos a la Albufera se llevan denunciando desde hace años. La lamentable situación ambiental en esta

zona ha resultado tener una sorprendente relación con la corrupción política.

Recientemente ha saltado a los medios de comunicación el caso Emarsa, en el que una serie de gestores, vinculados políticamente al partido gobernante (PP), se han visto implicados en una fraudulenta gestión de fondos, teóricamente destinados a la gestión de la depuradora de Pinedo en Valencia.

Las cifras son demoledoras:

Emarsa es la sociedad pública que gestionaba (la empresa quebró y fue liquidada a raíz del escándalo) la estación depuradora de aguas residuales de Valencia y su área metropolitana. La EDAR de Pinedo trata cada día más de 300.000 m³ de aguas residuales.

Los gestores malversaron más de 20 millones de € en lujos y regalos, como gastos de 140.000 euros en viajes, 13.000 en relojes, 75.000 en joyas, e incluso en "traductoras rumanas".

Además, hay que tener en cuenta que en las facturas del agua, aparece el canon de saneamiento, impuesto sobre la gestión de las aguas residuales. De este canon y del presupuesto de la entidad se aprovecharon los gestores de la empresa para malversar al menos, 20 millones de euros, aunque es muy probable que la cifra sea más alta.

Consideramos que toda esta situación de corrupción ha influido en detrimento de la gestión y funcionamiento de la depuración de vertidos, en perjuicio, en último lugar, del Medio Ambiente, afectando de forma directa y grave a unos de los espacios naturales más importantes y representativos del País Valenciano, el Parque Natural, ZEPA y LIC de la Albufera de Valencia.

Bandera Negra Alicante: Playas de la Marina Alta

Motivos: En Alicante llama la atención el incremento de contaminación en la zona de la Marina Alta en Denia, donde siete playas tienen episodios de contaminación por encima de lo legal y una se mantiene cerca de los valores legales. Especialmente preocupante es la playa de les Rotes con cinco episodios de contaminación. El resto de playas de la provincia parecen mejorar, excepto también en la zona de Javea donde sólo aparece un episodio aunque otras playas cercanas se mantiene en niveles altos.

Caso aparte, merece destacarse los episodios de contaminación que se dieron en la playa de Poniente de Benidorm, como todos con recomendación de no bañarse y que no han trascendido.

Playas con episodios de contaminación orgánica en Alicante en 2011. (datos del Ministerio de Medio Ambiente):

- Denia: Playa de l'Almadrava, Playa de les Bovetes, Playa de les Marines, Playa de les Rotes, Playa de Marineta Cassiana, Playa dels Molins, Playa Punta del Raset
- Jávea/Xàbia: Playa del Muntanyar

Bandera Negra Alicante: Vertidos del emisario de la depuradora del Rincón de León. Zona industrial del puerto de Alicante. Afección a la ZEPA y LIC de la isla de Tabarca

Motivos: La ciudad de Alicante dispone de dos emisarios submarinos asociados a dos estaciones depuradoras de aguas residuales. La EDAR de Rincón de León dispone al mismo tiempo de un emisario submarino del mismo nombre, donde se lanzan regularmente los efluentes de las aguas que no se pueden depurar. Esta estación recibe las aguas de los municipios y varios polígonos y zonas industriales de San Vicente del Raspeig y Alicante. Las denuncias se vienen sucediendo desde hace años, ante la penosa situación de esta instalación. La situación ilegal del emisario submarino de la depuradora de Rincón de León continúa, ya que el procedimiento para autorizar el vertido al mar del efluente de la depuradora permanece paralizado desde hace años por la pasividad de las administraciones, y durante ese tiempo se han producido vertidos de forma irregular contaminando la bahía de Alicante.

El emisario se encuentra a escasos 350 m de la costa y a muy poca profundidad, lo que unido a la cercanía a la zona de ampliación del puerto de Alicante, hace que la contaminación sea muy elevada. Si a esto se unen los vertidos directos en la desembocadura del barranco de las Ovejas que provoca el aliviadero de la misma instalación, y la cercanía de la captación de aguas de la desaladora de Alicante el problema se multiplica. Esta situación lleva provocando protestas desde hace años de los vecinos del Barrio de San Gabriel de la capital alicantina. Como ejemplo, el hecho de que existe una pequeña playa en esta zona y ni siquiera está reconocida por el Ministerio de Medio Ambiente, por lo que no hay datos de contaminación oficiales. Esta zona está también muy afectada por la ampliación del puerto de Alicante y las instalaciones industriales del mismo, que están provocando desde hace tiempo quejas de los vecinos de los barrios cercanos de la ciudad de Alicante.

Toda esta situación afecta al LIC y ZEPA de la isla de Tabarca que llega a toda esta zona, abarcando prácticamente toda la bahía sur de Alicante y el frente costero del Saladar de Agua Amarga.

REGION DE MURCIA

Bandera Negra: Mar Menor

Motivos: El descontrol urbanístico y la falta de planificación de estaciones depuradoras entorno al crecimiento exponencial urbanístico 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. Así lo demuestra un estudio realizado en 2011 por la Confederación Hidro-

gráfica del Segura sobre los regadíos del Campo de Cartagena y la afección al Mar Menor en el nuevo Plan de Cuenca. En dicho estudio pone al descubierto la sobreexplotación y contaminación de los acuíferos y el deterioro que sufre la laguna con los vertidos de entre 2500 y 3000 toneladas de nitratos y fosfatos. Datos que fueron rechazados frontalmente por el Consejero de Agricultura, Antonio Cerdá, que al igual que la Alcaldesa de Cartagena, Pilar Barreiro, alarden de que el Mar Menor está en óptimas condiciones.

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 y, 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 Albuñón, 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 los 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.

ANDALUCIA

Bandera Negra Almería: Litoral afectado por la factoría química de DSM Deretil y la planta de cogeneración de Abengoa

Motivos: La fábrica de derivados del etilo (Deretil) y la planta de cogeneración de Abengoa que le aporta energía, representan uno de los impactos por vertidos más importantes de la costa almeriense. La actividad industrial vierte directamente a Zona Especialmente Protegida de Importancia para el Mediterráneo (ZEPIM) "Fondos Marinos del Levante Almeriense" también declarada LIC.

Según los datos declarados por la propia empresa al Registro Estatal de Emisiones y Fuentes Contaminantes en 2009, se vertieron directamente al mar los siguientes contaminantes: carbono orgánico total (COT/TOC) (250.000 kg/año), fenoles (como C total) (93,8 kg/año), fósforo (27.500 kg/año) y nitrógeno (600.000 kg/año).

Evidentemente en esto no se incluyen las fugas accidentales o las limpiezas de cisternas.

No se debe olvidar que también la atmósfera de la zona recibe un fuerte impacto por la planta de cogeneración Abengoa y las propias emisiones de DSM-Deretil.

Bandera Negra Almería: Playa Las Marinicas

Motivos: Espacio en el que se encuentra situada una Central Térmica con dos grupos de carbón y una desaladora (Endesa), y una Cementera (Holcim).

- Sistema de refrigeración de los grupos de la central térmica en el entorno de una playa frecuentada por bañistas.
- Vertidos de salmuera de la desaladora.
- Baño permitido a escasos 20 ms de esta zona, que ya ha demostrado en anteriores años daños diversos a los bañistas.
- Emisiones al aire.
- Se pretende construir un tercer grupo, de gas.
- El mercurio que se expande por el aire comarcal forma una característica pluma que se avista incluso a lo largo de la costa de Mojácar, Garrucha, Vera y Villaricos, donde se junta a los residuos sub aéreos expulsados al aire por la planta de Abengoa.
- Explotación de acuicultura flotante en el mar a 500 m del vertido.



Bandera Negra Almería: Playa del Zapillo

Motivos: Ante las continuas protestas de vecinos y organizaciones de todo tipo, la Junta de Andalucía ha abierto a la empresa Aqualia que gestiona el agua y de forma subsidiaria al Ayto de Almería un expediente por un importe de 12.000 euros.

Bandera Negra Almería: Depuradora de Almería

Motivos: La depuradora de Almería capital está infradimensionada y no cuenta con tratamiento de aguas terciario. A pesar de que la Junta de Andalucía no ha facilitado los datos solicitados sobre vertidos de las depuradoras de Almería, la playa del Bobar, a la que vierte la mencionada depuradora, fue la única playa de Andalucía catalogada durante julio de 2010 como no apta para el baño. La razón: los vertidos de la depuradora de Almería.

La red de saneamiento de Almería no ha tenido separación de aguas pluviales hasta hace poco (de hecho sigue en construcción esta segunda canalización), por lo que los momentos de lluvias torrenciales implicaban (y siguen implicando) el desbordamiento de las balsas de la depuradora y el consiguiente vertido de aguas fecales.

Existe un proyecto de ampliación de la depuradora y de inclusión del tratamiento terciario en ella pero va unido al incremento del caudal a depurar ya que se van a recibir todas las aguas de los municipios del bajo Andarax.

Bandera Negra Granada: Ramblas de Capuchinos y de los Álamos (Motril)

Motivos: Como todos los años y sin solución se vierten al mar las aguas fecales en la playa de las Azucenas, cuando no son usadas para regar hortalizas en las vegas próximas. Por eso todos los años Sanidad prohíbe el baño en esta playa. Hay que reconocer que los vertidos son cada vez menos pero seguimos otorgando a esta playa la Bandera Negra.

Bandera Negra Granada: Playa de Poniente

Motivos: Desaguan varios balates (acequias) como el de la Culebra o el de camino Patria, que siguen recogiendo las aguas residuales de muchas edificaciones ilegales de la vega, de las industrias del Polígono Alborán y de varios almacenes, "abonando de paso" la Charca de Suárez, la joya verde de Motril. Encima presume de la Q de calidad.

Punto Negro Granada: Almuñécar, La Herradura Y Cantarriján

Motivos: Disfrutan de la falta de depuración de aguas residuales de Nerja, que hace que lleguen hasta las playas sexitanas, con demasiada frecuencia, los restos indeseables que se observan a simple vista por todas las playas,

ante la indiferencia de los bañistas. Para la administración el estado sanitario de estas playas es óptimo, como siempre, aunque nademos en mierda.

Bandera Negra: Bunkering en el Mar de Alborán, Estrecho de Gibraltar y Bahía de Algeciras. Litoral de Gibraltar Bunkering, gasolineras flotantes fondeadas en la Bahía

Motivos: El trasiego de hidrocarburos se hace de un barco a otro para evitar el pago de impuestos. Se estima que se traspan 5 millones de toneladas de combustible al año de esa forma. Como consecuencia se producen derrames continuos de hidrocarburos ocasionados por estos barcos. Por el Estrecho de Gibraltar pasan 100.000 buques al año.

Las "gasolineras flotantes" que suministran combustible albergan 300.000 tn en peso muerto en la Bahía de Algeciras. Este estrés a que se ha sometido la bahía de Algeciras con el trasvase de combustible, obliga a los buques (cargueros, petroleros,...) aprovechando el "paso inocente", a navegar a medio nudo por el Mar de Alborán hasta que llega su turno de avituallamiento. Estos buques con mercancía peligrosa pululan por toda la costa Mediterránea y son una espada de Damocles para el Medio Ambiente y la economía de la Costa del Sol. El pasado año la Fiscalía Superior de Andalucía ha pedido más control y vigilancia a los barcos que frecuentan la bahía de Algeciras para evitar que se produzcan vertidos contaminantes, con situaciones indeseables de impunidad: "una silenciosa marea negra de vertidos continuos", según Patricia Navarro, fiscal de Medio Ambiente de Cádiz.

Este año tuvimos una noticia desesperanzadora, el actual Presidente del gobierno de España Mariano Rajoy designaba a Arias Cañete como Ministro de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. Desesperanzadora porque tuvimos de ministro de Medio Ambiente al Presidente de la Petrolera Ducar durante 6 meses, ya que el alto empresario jerezano presidió hasta el 3 de febrero de 2012 la Petrolera Ducar, una empresa dedicada al almacenamiento de combustible en tierra en el puerto de Ceuta -donde cuenta actualmente con dos instalaciones- y al aprovisionamiento de buques en Gibraltar. Y esto, compatibilizándolo con su actividad como Ministro.

El Boletín Oficial del Registro Mercantil (BORME) publicó el 3 de febrero el cese del ministro Arias Cañete como presidente y consejero de Petrolífera Ducar, SL. Pero, en la actualidad, todavía se extrae de su declaración de bienes que posee 326.000 euros en acciones en la petrolera.

Es por eso de extrañar que Arias Cañete, aluda al patriotismo en el conflicto ante Gibraltar y en la defensa de los pescadores cuyos recursos pesqueros que levantan su actividad económica son contaminados por la actividad económica del ministro.

Administraciones responsables: Ministerio de Industria, Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, Autoridad Portuaria de Algeciras. Gobierno de Gibraltar, Puerto de Gibraltar.

Bandera Negra Cádiz: Playa de la Atunara, la Línea de la Concepción

Motivos: Estimamos que aproximadamente las aguas residuales correspondientes al 70 % de la población litoral de la provincia de Cádiz (medio millón de habitantes) se depuran muy deficientemente o se vierten sin depurar. Solo se reutiliza el 4 % del total de vertidos (Rota y Chiclana). Se trata de un incumplimiento legal, y un impacto sobre el litoral totalmente inaceptables. Los Ayuntamientos, la Consejería de Medio Ambiente y las empresas gestoras son los responsables.

En la Playa de La Atunara se producen vertidos debidos a la rotura de los colectores por los que se bombean las aguas residuales de La Línea hacia la depuradora municipal. Las analíticas de Servicio Andaluz de Salud han demostrado que no son aptas para el baño, por lo que el ayuntamiento ha decretado su cierre. La playa del Burgo y un tramo de la del Carmen, ambas en la playa de Levante, están cerradas al baño por razones sanitarias. El Ayuntamiento ha colocado carteles para advertir a los bañistas de esta situación.

Existen además vertidos en la playa de Poniente (La Línea) y en la frontera con Gibraltar.

Bandera Negra Huelva: Matalascañas

Motivos: Se mantienen las causas que han dado origen a la concesión de Bandera Negra a Matalascañas. La combinación de un paseo marítimo cada vez más deteriorado, protegiendo una pantalla impermeable de edificios en primera línea, limita cada vez más la circulación de la arena en una playa cada vez más destruida sobre la que planea el peligro de una depuradora que no depura. Lo que fue símbolo de crecimiento desmesurado en una época dictatorial se ha convertido en una mancha desordenada en las puertas del Parque Nacional de Doñana, cuyas aguas sigue extrayendo para sus consumos.

MELILLA

Punto Negro: Planta desalinizadora

Motivos: El emisario de salmuera de esta planta vierte directamente sobre el cantil de los Acantilados de Aguadú, a pocos metros del LIC marítimo terrestre, desde que entró en funcionamiento. Las operaciones de estabilización del terreno incluyeron el desmonte vertical de un acantilado importantísimo para las aves marinas, sepultando una franja costera que contenía colonias de *Patella ferruginea*, *Patella nigra*, *Astroides*

calycularis, Dendropoma petraeum y Pinna rudis entre otras especies de interés. Lo incomprensible es que los ejemplares que quedan en la playa aledaña por el norte, permanecen amenazados por los vertidos de salmuera y otros productos empleados en el filtrado y la captación de agua marina, y la administración competente no adopta medidas para remediarlo, pese a la intención de aumentar la producción de la planta desalinizadora con un cuarto módulo (el consumo medio actual de agua del melillense dobla el de casi todos los españoles, y las fugas en la red de conducción son de vergüenza).

Punto Negro: Desembocadura del río Oro

Motivos: El área marina que bordea la desembocadura de este río tiene dos puntos muy conflictivos. Por un lado tenemos un aporte constante de residuos y basuras de distinta naturaleza, provenientes de Marruecos principalmente pero también de Melilla, que llegan al mar y a las playas cada vez que las precipitaciones son significativas. Los lavaderos de coches de Farhana (Marruecos) vierten directamente al Río las aguas y líquidos resultantes de la actividad (gasoil, aceite, detergentes, etc) a diario.

Por otra parte, el emisario submarino de la estación de bombeo situado a cien metros escasos de la misma desembocadura, vierte aguas residuales cuando se producen esas mismas precipitaciones. Esto ocurre porque la red pluvial y la de aguas residuales es deficiente y en muchas ocasiones se trata de la misma red. La mancha que origina en el mar este emisario submarino cuando se producen estos hechos puede verse a simple vista.

Estos dos factores, unidos al carácter cerrado de la pequeña bahía de Melilla, hacen que el baño en las playas aledañas no sea muy recomendable para los ciudadanos. Además, la Ciudad Autónoma no informa de los vertidos a la ciudadanía cuando se producen ni prohíbe el baño cuando suceden.

BALEARES

Bandera Negra Mallorca: Andratx, vertidos en el torrent de es Saluet

Motivos: En Mallorca existen 89 depuradoras de las cuales 56 están gestionadas por la Agencia Balear del Agua y Calidad Ambiental, 17 son municipales y 16 particulares.

Las depuradoras de la Agencia Balear del Agua y Calidad Ambiental en el 2007 llegaron a depurar más de 22.000.000 m³. Durante el verano estas depuradoras reciben caudales mucho mayores de lo que pueden asumir, debido al turismo, causando que funcionen de forma deficiente y produciendo aguas "excedentarias" que en muchas ocasiones se viértelo a través de emisarios sub-

marinos desempeñando el papel de aliviaderos.

La plataforma ciudadana Salvem Andratx, denunció el pasado 27 de abril ante la conselleria de Medio Ambiente los vertidos que había sufrido el torrente del Saluet, especialmente visibles durante los días de lluvia y que afecta al Àrea Natural d'Especial Interés (ANEI) d'Es Saluet. La dirección general de Recursos Hídricos de la conselleria de Medio Ambiente del Govern ha realizado unos análisis sobre la calidad del agua de los pozos del Camí des Prat del Port d'Andratx, en las cercanías del torrente de Saluet, que determinan que la contaminación de los pozos más superficiales puede deberse a las obras de renovación de alcantarillado que se efectúan en la urbanización Can Borràs.

También menciona los vertidos de aguas sucias de la depuradora. Los mencionados análisis, que "dejan constancia de la contaminación reciente en las aguas superficiales y no descartan la posibilidad de una futura contaminación de los pozos más profundos". El informe habla de la "necesidad de repetir la campaña de muestreo en tres meses para hacer el seguimiento de la calidad del agua de la zona y recomienda agilizar los trámites para ampliar" la depuradora de Andratx. La plataforma considera que todos estos hechos son consecuencia de los "excesos urbanísticos" que se han desarrollado en los últimos años en el Port d'Andratx. Unos "excesos" que, argumenta, han afectado a los pozos de la zona y del torrente del Saluet.

En marzo de 2012 Ecologistas en Acción y el Grupo Balear de Ornitología y Defensa de la Naturaleza (GOB) solicitaron la información actualizada de las depuradoras y hasta el momento no se han recibido. Por tanto los Puntos Negros otorgados en este informe están referidos a los datos y el estado de las estaciones depuradoras en años anteriores.

ISLAS CANARIAS

Bandera Negra Las Palmas: Vertido de aguas industriales no autorizado procedentes de los polígonos industriales de El Goro y Salinetas

Motivos: La contaminación marina en Gran Canaria: vertidos desde tierra al mar. La idea de que "el mar lo absorbe todo" ha derivado a lo largo del tiempo en una situación en la que encontrar una playa libre de vertidos en Gran Canaria se hace extremadamente difícil en la actualidad.

Las características físico-químicas de las aguas costeras y las oceánicas son diferentes, lo que hace que la mezcla entre unas y otras sea extremadamente lenta, siendo la consecuencia de este lento intercambio la formación de un anillo de agua costera que no se renueva. Por otro lado, las aguas marinas canarias, generalmente bastante transparentes, deben esta condición al hecho de ser oligotróficas (con niveles naturales de nutrientes

muy bajos). Esto las hace especialmente sensibles a la alteración de los parámetros de concentración de nutrientes y grado de turbidez, entre otros.

Por tanto, un sólo vertido, movilizad por la dinámica marina a lo largo de la costa, puede afectar a zonas del litoral muy extensas. Y, al contrario de lo que se podría pensar por tratarse de islas que se encuentran en el medio del océano, los innumerables vertidos desde la costa contribuyen a una degradación continua de los ecosistemas costeros.

Descripción del vertido: Este vertido está registrado bajo el código GCTL12 en el censo de vertidos de tierra al mar de la página web del Gobierno de Canarias. Se trata de un vertido no autorizado, que no cuenta con tratamiento previo ni cloración, cuya última fecha de revisión es de 23/08/2008.

Concretamente, existe una conducción de desagüe que vierte directamente a la playa situada en la desembocadura del barranco de Silva, una zona además bastante frecuentada por pescadores. Esta tubería, de fibrocemento y de unos 0,3m de diámetro, se encuentra en la margen derecha de la playa cubierta por hormigón y callaos y su longitud es de aproximadamente 15 metros.

La conducción vierte al mar aguas residuales de forma continuada y con un caudal abundante. El color es variable y se observan brillos iridiscendentes, así como sólidos en suspensión, tal como se observa en las fotografías y se constata en la ficha correspondiente en el censo de vertidos de Gran Canaria. Presenta un fuerte olor a aceite y la pluma del vertido es extensa.

En cuanto a la procedencia del vertido, mencionaremos los polígonos industriales de El Goro y Salinetas, donde se sitúan varias empresas que trabajan con carburos metálicos, pinturas y metales, entre otros productos con alto potencial contaminante.

Las aguas procedentes del polígono industrial de El Goro pasan por la EDAR de Silva antes de desembocar en la playa; sin embargo, el color gris ceniciento y el olor a heces de las mismas a la salida de estas instalaciones delata que la depuración de las aguas no se lleva a cabo como es debido.

Por otro lado, el polígono de Salinetas cuenta con unas pequeñas instalaciones de depuración en las que supuestamente las aguas se depuran antes de ser vertidas en la playa de manera conjunta con aquellas procedentes del polígono de El Goro.

La existencia de vertidos al mar en esta franja costera de Gran Canaria es algo habitual, llegando a cerrarse 8 playas en el municipio de Telde en el año 2009. El verano pasado la playa de Silva recibía 200.000 litros fecales y estuvo cerrada al baño. Actualmente, el baño no está recomendado y las administraciones siguen sin tomar medidas ante un caso de contaminación calificado como "grave" en las propias fichas de vertidos al mar del Gobierno de Canarias.

Administraciones responsables: Ayuntamiento de Telde. Empresa Mixta de aguas de Telde, S.A.

Bandera Negra: Playa de Bocabarranco en Telde, Desembocadura del Barranco del Real, E.D.A.R de Jinámar

Motivos: Desde hace más de seis años se está produciendo un vertido de aguas residuales urbanas, a escasos 15 metros de la orilla de la playa conocida como "Playa de Bocabarranco", situada en el municipio de Telde, Gran Canaria. De forma continua, se puede observar una gran mancha amarillenta en el centro de la playa, cobertura de algas en las rocas de la orilla y un fuerte olor a "alcantarilla" a lo largo de toda la playa.

En el margen derecho del Barranco del Real, y a escasos 200 metros se encuentra la E.D.A.R. de Jinámar. Esta depuradora recoge las aguas residuales urbanas de parte del municipio de Telde y Las Palmas de Gran Canaria, de Valsequillo, y de Santa Brígida. La capacidad aproximada para la que se proyectó la instalación era de 7.000 m³ /día. Actualmente llegan a esta EDAR, más de 12.000 m³/día.

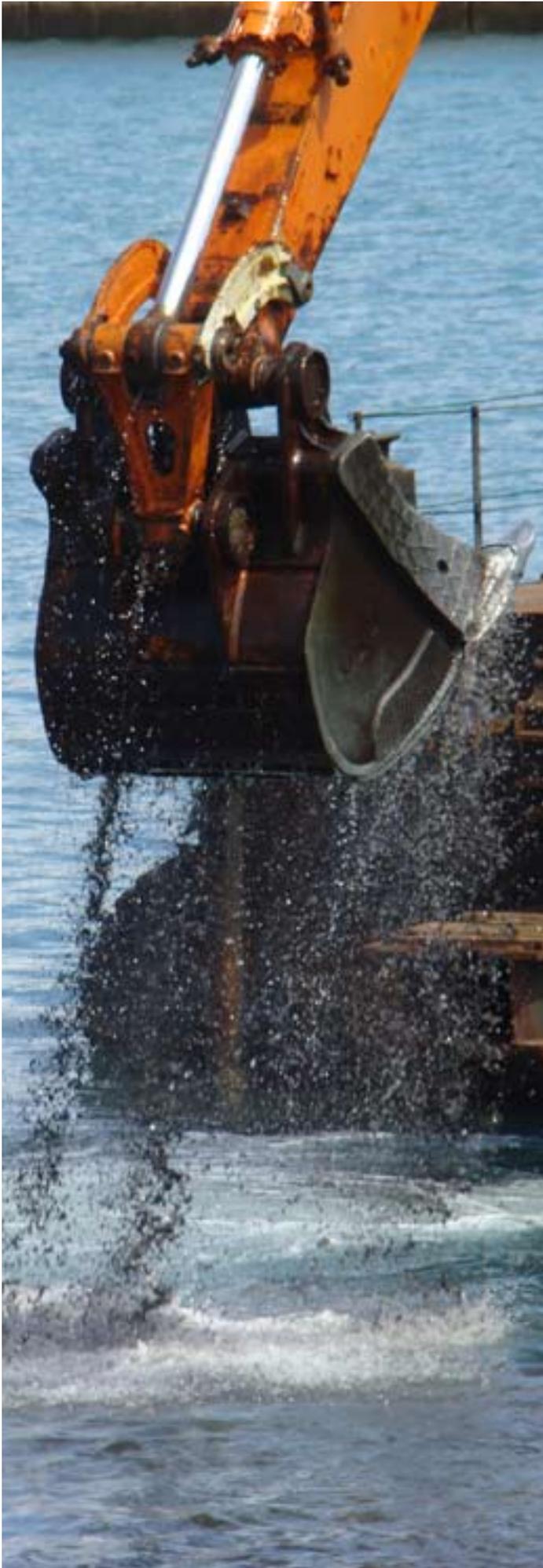
En el Censo de Vertidos desde Tierra al Mar de Canarias (2008), realizado por el Gobierno de Canarias, aparece con el código GCTL02 la conducción de desagüe de la EDAR de Jinámar como instalación autorizada (ref. AVM 35.3.26.0117). Sin embargo, ni la localización, ni el punto de vertido coincide con el señalado anteriormente.

Por tanto, el vertido descrito se produce como consecuencia de la obsolescencia de la EDAR de Jinámar, que ante la imposibilidad de tratar todo el caudal de aguas residuales que le llega, vierte al mar diariamente y a escasos 15 metros de la orilla, entre 5.000 y 6000 m³ de aguas residuales urbanas sin tratamiento ninguno.

Este hecho ha sido denunciado desde hace años por la Asociación de Vecinos "La Concepción" del barrio de Jinámar. El propio Ayuntamiento de Telde, en un escrito remitido el 12 de Noviembre de 2009 a la Fiscalía Provincial de Las Palmas, alertaba del vertido. En el 2010, la propia Fiscalía inicia un procedimiento de investigación por posible delito ambiental. El Juzgado de Instrucción nº 6 de Telde, abrió diligencias de investigación, sin que hasta la fecha se sepa nada.

El Ayuntamiento de Telde, en 2011, cerró la playa de Bocabarranco al baño por no cumplir con la normativa de calidad de las aguas de baño. En la zona se concentran diariamente numerosos pescadores recreativos, algunos de los cuales, posteriormente venden sus capturas a restaurantes y bares de la zona.

Responsables: Tanto la titularidad de las instalaciones, como la gestión de saneamiento están en manos del Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria.



Análisis de impactos
Obras e
infraestructuras
en la costa

Las obras e infraestructuras en la costa han sido las grandes facilitadoras de la colonización del litoral y la creación de nuevos núcleos urbanos y residenciales. Lo que ha hecho que debido a estas enormes inversiones de dinero público, la transformación del suelo fuese tan rápidamente que en la actualidad el 75 % del litoral se encuentra urbanizado o declarado urbanizable, que el 44 % de la población viva en la costa y que la industria del turismo desarrolle el 80 % de su actividad en esta estrecha franja de 7 kilómetros donde se estima que se acogen a 48 millones de personas durante las etapas vacacionales. Estas obras e infraestructuras son de diferente naturaleza y realizadas con diferentes objetivos las principales son escolleras, diques, espigones, paseos marítimos, aportes artificiales de arena, puertos deportivos, aeropuertos, Puertos del Estado o de Interés general y, su conexión ferroviaria y por carretera.

Según datos de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar (DSCM) y del propio Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, en el intervalo de tiempo entre 1992 y 2010. Si desglosamos la inversión de las actuaciones sobre el Borde Costero podemos observar que la inversión porcentual es mucho más elevada para la creación y mantenimiento de playas artificiales urbanas y el mantenimiento de bordes costeros urbanos en déficit de la costa libre y los proyectos de gestión y aprovechamiento de los recursos naturales. La Demarcación de Costas de Valencia se lleva la palma en la inversión de playas artificiales y núcleos urbanos con un 85,76 % de su presupuesto invertido, seguido de la demarcación de Cádiz con un 80,05 %, Almería con un 77,72 %, Cantabria con un 64,2%, Pontevedra con un 47,68 %, Asturias 45,43 %, SC Tenerife 36,95 % y Las Palmas 35,02 %.

Según estas mismas fuentes oficiales gubernamentales las inversiones por defensa costera de lleva la mayor parte del presupuesto de actuaciones en costas, seguido de las inversiones por demanda social y, por último las inversiones por demanda ambiental. Las inversiones de las demarcaciones de costas con mayor porcentaje en obras de defensa de la costa son Asturias 85% de su presupuesto, Valencia con el 76,30 Almería con el 67,47 y Cádiz con el 45,31. Las demarcaciones que más invierten por demanda social son las demarcaciones canarias (Las Palmas con un 69,68 % y SC Tenerife 58,96%), seguidos de Pontevedra con un 44,51 %.

En este análisis, no se han incluido datos de Demarcaciones interesantes por la magnitud de sus obras costeras tales como Cataluña, Castellón y, en menor medida Murcia.

Estos datos vislumbran que la prioridad de las administraciones con las inversiones en actuaciones en costas, en los últimos 8 años, han sido en obras como paseos marítimos, escolleras, espigones, diques de núcleos urbanos y en la reurbanización de núcleos residenciales que han ido creciendo en estos últimos

8 años. Por tanto, estas obras han ido significando en buena medida una amenaza para el equilibrio sedimentario de la costa ya que han sido facilitadoras de la ocupación de la costa que nos deja datos flagrantes como que En algunas Comunidades Autónomas más del 75 % de los terrenos colindantes al mar son urbanos o urbanizables y casi el 25 % del litoral es costa artificial (MMARM 2007). O, para el Mediterráneo hasta el año 2005 el 34 % primer kilómetro de la costa es artificial (MMARM 2.008).

En este informe detallamos los casos más desvergonzados de las obras costeras en este último año, que visualizan que aunque este año el presupuesto de la Dirección general de Sostenibilidad de la Costa y Mar haya disminuido a 100 millones de euros las prioridades de inversión para artificialización de la costa siguen siendo las mismas: Construcción o culminación de obras de creación de nuevos paseos marítimos como los de Bolnuevo (Murcia), el Delta del Río Andarax de Almería, Gandía (Valencia), Badalona (Barcelona) o Cunit (Tarragona). El mantenimiento y consolidación de nuevos núcleos urbanismos como Benicassim (Castellón), la Costa Occidental de Málaga o La Mamola (Granada). Y el aporte artificial de arena de yacimientos marinos o de cantera se reparte por toda la Costa.

Ecologistas en Acción advierte a la administración e informa a la población que este dinero es malgastado pues carece de una estrategia espacio-temporal para la costa. Según datos del Ministerio de Medio Ambiente en el año 2.001, el 90 % de la costa se encuentra en erosión. Además, el Nivel medio del mar en el litoral español calculado a partir, de los datos de mereógrafos existentes a lo largo de la costa española se ha determinado que la tendencia actual de variación del nivel medio del mar en el litoral español es de 2,5 a 3,0 mm/año, por lo que extrapolando al año 2050, se tendría un ascenso del nivel medio de +0,125 +0,150 m. Este valor se encuentra en la banda media de los contemplados por el IPCC en su último informe, que establecen una variación del nivel del mar en torno de +0,15 m, con una banda de confianza entre +0,10 m y +0,25. Sin olvidar que estamos perdiendo ecosistemas que actúan de filtro del oleaje y disipación de su energía como humedales costeros y arrecifes conformados por praderas de fanerógamas marinas.

Otra obra costera con enorme impacto sobre el perfil costero y que agrava enormemente los problemas de erosión y pérdida sedimentaria, son el alto número de puertos deportivos construidos en España. El número exacto es de 355, aportando comunidades como Andalucía, Cataluña, Galicia y Baleares cada una 50 puertos. Sólo en Cataluña existen 3.492 fondeaderos inventariados. Según datos de Federación Española de Asociaciones de Puertos Deportivos y Turísticos 2009. Esto provoca altos impactos sobre gran número de playas el la cuenca levantina sobre todo en provincias como la de Barcelona, Tarragona o Valencia y Caste-

llón, donde la deriva sedimentaria es Norte- Sur y, los espigones de protección de la dársena portuaria hace de trampa sedimentaria, entrando en erosión las playas del sur de estos puertos.

Las infraestructuras de Puertos del Estado tampoco han ayudado a corregir problemas de erosión ni ha encontrado un equilibrio sedimentario en nuestras costas, es más es origen de la destrucción de numerosas playas como es el caso del Puerto de Valencia con la ampliación de sus infraestructuras con motivos que han endeudado a la Generalitat Valenciana como la Copa América y la Fórmula Uno y, que han puesto en erosión a varias playas del entorno de la Albufera de Valencia situada al Sur del Puerto. En términos globales las inversiones en infraestructuras portuarias contenidas en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes 2005-2020, se destinan 22.489 millones de euros orientados con el objetivo de alcanzar un incremento de un 75 % en la capacidad de los puertos. Solicitamos una moratoria en la ampliación y construcción de nuevas dársenas de puertos del estado.

Algo que se contradice con las declaraciones del pasado 24 de Mayo de 2012 recogidas en prensa de declaraciones del Presidente de Puertos del Estado, Don Jose Llorca durante la inauguración del IV Congreso Nacional de la Asociación Técnica de Puertos y Costas, que celebraba en Valencia. Donde, el máximo responsable de las administraciones portuarias, dejaba claras varias cosas: "en los últimos años se han ejecutado en España importantes obras portuarias, incluso de récord, de tal forma que en la actualidad tenemos abrigo suficiente para los próximos 20 ó 25 años" "En una coyuntura económica como la actual en la que existe una sobrecapacidad portuaria y en la que es necesario destinar gran parte de los recursos para reducir la deuda, no es momento de invertir en nuevas infraestructuras, ahora hay que pagarlas".

"...instó a los presentes a no descapitalizarse en capital humano, apostar por la internacionalización, la innovación y las nuevas tecnologías." "Ganar en capacidad no es equivalente a construir nuevas infraestructuras, hay que explotarlo mejor"

Ecologistas en Acción insta al Presidente de Puertos del Estado a que sea coherente con sus palabras con dos acciones principales: Una la derogación del PEIT referente a nuevas infraestructuras portuarias y ampliación de las existentes. Es decir, al aumento de capacidad portuaria. Y dos, a la derogación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general.

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 anterior 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".

Algo que evidencia que debemos cambiar la ampliación de los puertos por la coordinación entre ellos. Buen ejemplo de esto es la ampliación del Puerto de Cádiz, con un préstamo ya adquirido de sesenta millones de euros, deja clara y patente la falta de planificación espacial estratégica así como la irreal previsión de aumento de tráfico marítimo con estimaciones sobredimensionadas e injustificadas, que no tienen en cuenta la competencia de los puertos de Algeciras y de Tánger Med ni el dragado que se pretende realizar en el Puerto de Sevilla que permitiría la entrada de buques de gran tonelaje, que por falta de coordinación no son alojados por el puerto de Cádiz.

El loable propósito de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz (APBC) de "segregar" el tráfico de pasajeros del de contenedores se puede asegurar aprovechando las potencialidades del Bajo de la Cabezuela, sin provocar la enorme congestión que acarreará el tráfico de camiones por la nueva carretera de acceso a la terminal de 1,3 kilómetros por la que se tendrá que realizar el traslado de contenedores, cuando la ciudad de Cádiz soporta ya una densidad de tráfico insostenible (que será incrementada con la entrada en operación del nuevo puente sobre la Bahía) y cuando todas las previsiones de sostenibilidad portuaria insisten en una conexión ferroviaria inviable en este caso, ¿es viable que la APBC "apueste" por una fórmula que atraerá más tráfico y más contaminación a Cádiz?

Por estos motivos, Ecologistas en Acción exige que se tengan en cuenta las drásticas conclusiones del diagnóstico llevado a cabo para formular elaborar la Estrategia de Sostenibilidad de la Costa y, que se planifique y ponga en marcha de forma urgente una Estrategia de Adaptación al Cambio Climático en la Costa.

OBRAS EN COSTAS Y PUERTOS

GALICIA

Bandera Negra A Coruña: Humedal Ramsar "Laguna y Arenal de Valdoviño"

Motivos: Este humedal de importancia internacional (Convenio Ramsar, 1993) contemplaba la totalidad del humedal, así como un área de protección periférica ocupando 740,40 hectáreas. Tras su declaración en 1993, en 2006, el Ministerio de Medio Ambiente, a petición de la Xunta, propuso una "adecuación técnica" de los límites del humedal bajo la disculpa de actualizar la cartografía. Esta modificación encubrió una reducción de 257,47 hectáreas en la superficie inicial protegida. Reducción que afectó a los hábitats propios del humedal y a la propia conservación del espacio protegido. A través de la Demarcación de Costas de Galicia, excluyó del DPMT terrenos que están sometidos a inundación ordinaria y periódica con criterios totalmente arbitrarios y contrarios a la ley de costas. Esto facilitó que, a la hora de efectuar el deslinde, se pudiese urbanizar en terrenos que, con una aplicación rigurosa de la ley de costas, estarían incluidos dentro de la zona de protección de costas.

Paralelamente a estos cambios en los límites del espacio Ramsar, se produjo también el decreto de la Xunta 110/2004 que declaraba bajo la figura de "Humedal Protegido-Lagoa e Areal de Valdoviño" una superficie de 740,70 hectáreas y que posteriormente por Decreto 127/2008 será reducida en 255,47 hectáreas. Esta modificación supone un grave incumplimiento del propio decreto autonómico, así como de la Ley 9/2001 de Conservación de la Naturaleza de Galicia (Disposición adicional séptima) y de la legislación estatal (Lei 8/2007, de 28 de mayo del suelo y Ley 42/2007 do Patrimonio natural y de la biodiversidad) vigente en el momento de su publicación.

El interés de reducir el espacio protegido estaba directamente motivado por la intención de transformar y urbanizar los terrenos rústicos, tanto en las áreas próximas a la laguna como en otras más alejadas. En esas zonas (en las 255,47 hectáreas reducidas) que intencionadamente se dejaron fuera de la protección RAMSAR y de la legislación de costas, la Consellería de Medio rural (administración encargada de su conservación) llevó a cabo actuaciones tan destructivas y negligentes como el vaciado del humedal mediante la ruptura de la barrera litoral. Estas actuaciones se estuvieron realizando hasta diciembre del 2009 lo que provocó un importante impacto ambiental en la zona. En el año 2010 y 2011 se produjo un importante incremento de la actividad transformadora y urbanizadora en esta área..

Responsables: La Xunta de Galicia y el Ministerio de Medio Ambiente.

Impacto social y ambiental: La laguna pasó dos años agónicos con un régimen de inundación anómalo que ocasionó la erosión del sistema dunar y la destrucción de parte de las dunas que la protegían del mar. Actuaciones como desbroces sobre hábitats prioritarios, quemas, usos insostenibles, caza con munición de plomo en el humedal, etc), la negligente gestión de la barrera litoral que propició la reducción del aporte de agua a la laguna con la finalidad de cambiar el uso de estos terrenos. Todo esto en un espacio natural que tiene cinco figuras de protección ambiental a nivel gallego, estatal e internacional y que en la actualidad se encuentra gravemente amenazado.

Bandera Negra Pontevedra: Relleno ilegal en Marín

Motivos: 300.000 m² se han rellenado forma ilegal en Marín ocupando la lámina de mar, con dinero público y sin estudio de impacto ambiental previo. La lista de agresiones y destrucción es larga, desde el relleno en 1958 de la ensenada de Lourizán para instalar la celulosa ENCE hasta el relleno de Os Praceres. En la actualidad, se están fabricando los bloques que servirán para la reconversión en un muelle y línea de atraque de la escollera situada junto a la terminal de frutas. Será una actuación decisiva ya que llevará los calados a los quince metros, permitirá la llegada de grandes buques. También mantiene la creación de una infraestructura que permite la llegada frecuente de tráfico de ro-ro, es decir, aquellos que permiten la descarga de vehículos a través de una rampa del barco al muelle que está prevista para el 2013.

Promotor: Xunta de Galicia, Diputación de Pontevedra y Autoridade Portuaria de Pontevedra-Marín Debemos también citar al MMA ya que está permitiendo y amparando la continuación de las obras en la zona.

Estado de tramitación: A finales de 2009 sentencia favorable del TS que declara nulos de pleno derecho los rellenos realizados en los últimos diez años y obliga a devolver la zona a su estado original. A día de hoy no se ha ejecutado la sentencia y se continúa ampliando el relleno.

Impacto social y ambiental: El problema para el medio ambiente, los recursos naturales y la economía de la zona son significativos. Actuaciones de este tipo acaban dejando a la gente de la zona sin trabajo.(el banco marisquero de Praceres, que fue uno de los más productivos de toda Galicia y hoy prácticamente desaparecido). Marín ha cambiado su litoral de playas urbanas y una economía basado en el marisqueo tradicional sustentable por rellenos y economía portuaria.

Reacción ciudadana: Hubo una gran oposición en toda la ciudadanía de la zona y cofradías como la de Lourizán, Pontevedra y Raxo. Especial mención a la Plataforma



vecinal en defensa de Os Praceres que ha luchado con coraje y ha conseguido llegar al Tribunal Supremo y ganar en contra de la opinión de políticos de todos los colores que impulsaban el proyecto.

La causa se convirtió en un símbolo de solidaridad donde hubo cargas policiales, silencio cómplice de políticos y justicia mientras los vecinos eran silenciados y golpeados.

Hoy en día siguen con su lucha, ya que si bien han ganado en los tribunales, no sólo no se ha devuelto la zona a su estado original como dice la sentencia, sino que a día de hoy se sigue construyendo con el beneplácito de Xunta, Diputación y Ministerio. Después de ganar en los tribunales los vecinos siguen siendo golpeados y humillados mientras la justicia mira para otro lado.

Cronología:

2001: La asociación “plataforma en defensa da praza de Os Praceres” presenta un recurso contencioso-administrativo ante el TSXG contra el plan especial.

2005: El Tribunal Superior de Galicia falla en contra de los vecinos y en menos de diez días ordena el embargo de las cuentas de la plataforma y apercibe de embargo los bienes del presidente de esta plataforma. Presentan recurso de casación contra la sentencia de la sala segunda del TSXG ante el T Supremo.

2009: El TS dicta sentencia que anula la anterior del TSXG y da la razón a los vecinos declarando ilegal el relleno de Praceres y anulando el Plan Especial del Puerto de Marín que lo amparaba. La sentencia dice que el relleno es “nulo de pleno derecho”.

2010: La Xunta hace pública la noticia de que considera inejecutable la ejecución de la sentencia del TS, mientras que el TSXG, que en su momento falló en contra de los vecinos, ordena su ejecución.

EUSKADI

Bandera Negra Bizkaia: Getxo, continua la ampliación del macropuerto de Bilbao y la nueva extracción de fondos marinos frente a Punta Luzero

Motivos: 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.

La autoridad portuaria de Bilbao tiene previsto en su plan “Proyecto de Extracción de Arenas en el Sector Norte de la Zona II de la Autoridad Portuaria de Bilbao” comenzar este año la extracción de 49 millones de m³ de arena y limos del fondo marino de punta Luzero (Getxo) con el fin de reparar y mejorar las infraestructuras portuarias actuales.

Inicialmente según indicó la misma autoridad en una primera fase se prevé extraer 27 millones de m³ de arena y limos, de los cuales 250.000 se destinarían a la cons-

trucción de un nuevo muelle de atraque para grandes cruceros en Getxo. El resto se destinaría a la reparación de otras infraestructuras portuarias.

Tal y como se recoge en el informe de "Asti", solicitado por la propia autoridad portuaria, el impacto de este proyecto en los arenales y playas de Getxo, especialmente en las playas de Ereaga, Arrigunada, Barinatxe, La Salvaje y Azkorri, así como en el ecosistema marino del abra sería muy perjudicial por ser de carácter impredecible y por tener consecuencias difícilmente reversibles.

Administración responsable: Autoridad Portuaria Bilbao.

Reacción ciudadana: Con el fin de oponerse a este monstruoso proyecto se ha creado un plataforma llamada "Abra Bizirik Getxoko plataforma" integrada por diversos colectivos, asociaciones y vecinos.

Punto Negro Bizkaia: Extracción de fondos marinos frente a la playa de La Arena (Getxo, Zierbena, Muskiz)

Motivos: La tercera fase de ampliación de las instalaciones portuarias empezó en 2008 y tiene previsto "ganar" 293.000 m² de tierra sobre el mar, lo que permitirá un aumento de la superficie del puerto de Bilbao de 528.000 m².

Para ello, la principal fuente de rellenos será la extracción de fondos marinos en el llamado banco de arena de Muskiz. Consta de 208 hectáreas y se sitúa entre 1,3 km y 3,3 km de la costa, con una profundidad marina de entre -19 y 38 metros. Allí se preveía extraer 10 millones de metros cúbicos de arenas, aunque actualmente el proyecto se ha reducido hasta los 6 millones.

Reacción ciudadana: Al proyecto se han opuesto la "Plataforma ciudadana de usuarios en contra de la desaparición de la Playa de La Arena", sí como los Ayuntamientos de Muskiz y 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,...

Impacto social y ambiental: Según los expertos los efectos que esta extracción tendrá en la playa de la arena en Muskiz se verán dentro de 5 o 10 años.

Cronología:

XII 2009 / II 2010. Primera fase: extracción de 2,3 m³ de arenas y fondos marinos.

XI 2010 / XI 2011: Segunda fase: Extracción de 2,4 millones de m³.

Bandera Negra Gipuzkoa: Siguen insistiendo con el proyecto de puerto exterior en Jaizkibel (Pasaia)

Motivos: 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.

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. En 2010 la Autoridad Portuaria anunció un inicio de obras para el 2013 y su finalización en 2022. También anunció un redimensionamiento para pasar a una extensión de 90-100 hectáreas (sobre las 200 previstas inicialmente) y un presupuesto de 750 millones € (sobre los 1.200 previstos), con una amortización a 200 años.

Impacto social y ambiental: 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.

Reacción ciudadana: El Colectivo Jaizkibel Bizirik ha exigido de nuevo la paralización de este proyecto entregando 2.750 alegaciones con más de 10.000 adhesiones al ISA (informe de sostenibilidad ambiental) del proyecto. Por otro lado la fundación ecológica Luberri de Oiartzun ha entregado un documento en el que califa el proyecto de atentado ecológico.

Cronología:

X-2010: Sale a Exposición pública el Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Pasaia u su Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA). La plataforma ciudadana Jaizkibel Bizirik presenta más de 8.000 alegaciones (individuales y colectivas) contra el proyecto y los indicados estudios.

IV-2011: Se hacen públicas las Alegaciones del Ministerio de Medio Ambiente al ISA con una dura crítica ambiental y económica. Sostenía que construir el puerto exterior produciría daños irreparables en los ecosistemas de Jaizkibel y Uliá, protegidos por la Unión Europea. Además aseguraba que no es económicamente viable una inversión de 765 millones de euros para recibir dos millones de toneladas más de mercancía. Criticaba que entre los ingresos han previsto construir una fábrica para tratar el gas líquido que llegue por mar, cuando la ley de costas prohíbe que en los puertos exteriores se construyan infraestructuras de tipo industrial o energético.

IV-2011: El Gobierno central, el Ejecutivo vasco, la Diputación Foral de Gipuzkoa y la Autoridad Portuaria de Pasaia (APP) firmaban un acuerdo que les compromete a abordar, en diferentes fases y en

función de su competencia, las obras para revitalizar la bahía de Pasaia, incluyendo en ello la construcción del Puerto exterior.

II-2012: La Diputación foral de Gipuzkoa solicita que se declare reserva marina la franja de costa de 300 km de longitud, donde se ubicaría el futuro puerto exterior.

III-2012: El ayuntamiento de Hendaya aprueba una moción por la que se oponía a cualquier propuesta de puerto exterior.

V-2012: La prefectura notifica que exigirá ser consultada sobre el proyecto. A su vez la embajada francesa remitiría una misiva al Ministerio de Fomento para "llamar su atención" sobre el hecho de que el puerto exterior se trate de "un proyecto transfronterizo susceptible de afectar no solo a territorio español sino también al territorio francés".

Punto Negro Gipuzkoa: Sigue el debate de la pasarela sobre los acantilados de Mompás (Donostia)

Motivos: La construcción de un paseo peatonal en pasarela sobre los acantilados del monte Ulía, desde el barrio de Sagüés hasta la punta de Mompás, supone prolongar la artificialización del tramo costero oriental de Donostia.

El estudio inicial contempla la construcción de una infraestructura de 725 m, que se sitúa a 15 m sobre el nivel del agua y se eleva hasta los 22 m para evitar las embestidas del mar. La construcción es básicamente de madera y acero resistente a la corrosión, con un presupuesto de 12 millones €. Tiene 5 m de anchura y dispone de 2 zonas de estancia de entre 15 y 20 m, en el centro y en su tramo final.

Pese a que la Declaración de Impacto Ambiental favorable del Gobierno central incluye 24 medidas correctoras de impacto ambiental, éstas no evitarán que se vea afectado y despojado de sus características naturales otro tramo de costa donostiarra, en beneficio del "atractivo turístico".

Cronología:

X-2010: Se adjudicó por la Demarcación de Costas la construcción a la empresa Ferrovial por un importe de unos 9 millones de €, estando previsto el inicio de obras para el otoño de 2011 y su apertura al público para finales de 2012.

V-2012: El inicio de dichas obras finalmente se ha visto retrasado hasta que el actual consistorio tome una decisión. Según ha declarado el ayuntamiento a su vez se va a crear un grupo de trabajo, de carácter consultivo, integrado por todos los grupos políticos municipales y encargado de analizar el proyecto y ver el impacto que este proyecto supondría.

CANTABRIA

Bandera Negra: Playa de La Salvé, Puerto Deportivo Laredo

Motivos: La Consejería de Obras Públicas del Gobierno de Cantabria ha invertido 90 millones de euros en la construcción del Puerto de Laredo.

Las obras de construcción del nuevo puerto deportivo han rellenado la zona de plataforma de abrasión del Canto de Laredo. El nuevo puerto tiene una capacidad de 1.200 embarcaciones, 240 plazas de aparcamiento, y 200.000 m² de superficie portuaria. Un año después de su inauguración el puerto continúa vacío y no hay ni un sólo barco amarrado.

Impacto social y ambiental: Esta obra ha supuesto un grave impacto paisajístico por la profunda modificación en el entorno de la playa de la Salvé y la pérdida de su naturalidad debido a su localización y dimensiones. El nuevo puerto afectará a la playa de la Salvé como elemento geomorfológico, y ha modificado completamente la línea de costa del Canto de Laredo debido al gran volumen de los rellenos que se han realizado.

CATALUNYA

Bandera Negra Girona: Paseo marítimo y la Playa de S'Abanell

Motivos: El municipio de Blanes Girona es uno de los que cuenta con un mayor número de residenciales de toda la provincia. El entorno de la playa de S'Abanell ha sido ocupado por este modelo urbanístico y, habilitado un paseo marítimo que han dejado a la playa desnuda ante la acción del mar, algo que pone en riesgo las viviendas de dicho frente de litoral en la gota fría otoñal típica del Golfo de León del mediterráneo. Las obras consistieron en reparar una gran parte del paseo marítimo que había quedado seriamente dañado por los temporales acaecidos durante los días 26 y 27 de diciembre de 2008. Se reconstruyó la sección de paseo dañada, mediante una sección de escollera de 3 tn con talud y berma de pie. Asimismo, se retranqueó la alineación del paseo con el objetivo de aumentar el resguardo de la playa frente a futuros temporales y adoptar una traza de paseo compatible con futuras actuaciones en el mismo.

Debido a la gran pérdida de material de la playa se puso de manifiesto la necesidad de recuperar volumen de arena mediante la realización de un dragado de procedencia marina.

La parte del proyecto de obras de emergencia correspondiente al dragado de los sedimentos fue reglamentariamente sometido a consultas previas ambientales para evaluar la posible afección a los hábitats y al medio

socioeconómico. Las obras del paseo se iniciaron en febrero de 2009 y el proyecto fue presentado a los diferentes organismos relacionados con la gestión del medioambiente y el territorio para realizar las alegaciones oportunas al dragado de arena.

El dragado se realizó entre el 30 de julio y el 20 de septiembre de 2009, con un aporte total de 150.00 m³ de arena en la playa de S'Abanell.

Promotor: Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar y Ayuntamientos de Blanes. Coste de la Obra a cuenta del presupuesto de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar, es de alrededor de 3.500.000 de euros.

Estado de tramitación: En ejecución y mantenimiento.

Impacto social y ambiental: Aterramiento de hábitats sumergidos de alto valor ambiental y ecológico, pérdida de áreas de marisqueo, cambio de granulometría en las playas, aumento de la erosión costera e indefensión de los hábitats costeros sumergidos. Además este gasto de dinero público es inútil ya que desprecia la afección del Cambio Climático en el mediterráneo, acción que va en aumento. Desde la parte social tenemos numerosas viviendas amenazadas continuamente por la acción marina debido a la desplanificación del litoral un impacto severo sobre el sector pesquero profesional y una dependencia cada vez más alta del periódico sector del turismo y los servicios muy generador de residuos y aguas residuales. Ecologistas en Acción exige ya una Estrategia de Adaptación al cambio Climático y la erosión costera en la Costa.

Reacción ciudadana: Denuncias de Ecologistes en Acció de Catalunya.

Bandera Negra Tarragona: Frente Costero del Municipio de Cunit

Motivos: El frente costero del municipio de Cunit está altamente desconfigurado debido a el entramado de espigones, escolleras y diques emergidos, sumergidos y semisumergidos que protegen el núcleo urbano y sus playas. En este municipio se han invertido cuantiosas cifras económicas que pueden superar los 15 millones de euros. En la actualidad vemos como bajo el proyecto denominado "ordenación y adecuación medioambiental del frente marítimo de Cunit, se insiste en este modelo de desplanificación costera invirtiendo nuevamente en paseos marítimos, parques, etc. Dando la espalda al real y cruel problema de erosión costera que sufre su litoral, este proyecto costará alrededor de 7 millones de euros más.

Promotor: Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar y Ayuntamientos de Blanes. Coste de las Obras a cuenta del presupuesto de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar, es de alrededor

de 20 millones de euros en la última década.

Estado de tramitación: En ejecución y mantenimiento.

Impacto social y ambiental: Pérdida de paisaje, aterramiento de hábitats sumergidos de alto valor ambiental y ecológico, pérdida de áreas de marisqueo, cambio de granulometría en las playas, aumento de la erosión costera e indefensión de los hábitats costeros sumergidos. Además este gasto de dinero público es inútil ya que desprecia la afección del Cambio Climático en el mediterráneo, acción que va en aumento. Ecologistas en Acción exige ya una Estrategia de Adaptación al cambio Climático y la erosión costera en la Costa.

Reacción ciudadana: Denuncias de Ecologistes en Acció de Catalunya.

Bandera Negra Barcelona: Frente Costero del Municipio de Badalona

Motivos: El frente costero del municipio de Badalona está altamente desconfigurado debido a el entramado de espigones, escolleras y diques emergidos, sumergidos y semisumergidos que protegen el núcleo urbano y sus playas. Además, este municipio es el colindante a la ciudad de Barcelona que ha consumido más de 50 millones de euros en los últimos años para la cementación de su litoral y obras de protección de sus playas litorales. El municipio de Badalona situado al norte de la capital de Catalunya está siendo absorbido por la metrópolis de Barcelona al igual que el Delta del Llobregat al Sur. Este año el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente ha invertido 9 millones de euros más en la construcción y acondicionamiento de un paseo marítimo y la continuación de la cementación de la costa de Badalona. Proyecto que sigue insistiendo en este modelo de desplanificación costera invirtiendo nuevamente en paseos marítimos, parques, etc. Dando la espalda al real y cruel problema de erosión costera que sufre su litoral.

Promotor: Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar y Ayuntamiento de Badalona. Coste de las Obras a cuenta del presupuesto de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar, es de alrededor de 30 millones de euros en la última década.

Estado de tramitación: Ejecutado.

Impacto social y ambiental: Pérdida de paisaje, aterramiento de hábitats sumergidos de alto valor ambiental y ecológico, pérdida de áreas de marisqueo, cambio de granulometría en las playas, aumento de la erosión costera e indefensión de los hábitats costeros sumergidos. Además este gasto de dinero público es inútil ya que desprecia la afección del Cambio Climático en el mediterráneo, acción que va en aumento. Ecologistas en Acción exige ya una Estrategia de Adaptación al cambio



Climático y la erosión costera en la Costa.

Reacción ciudadana: Denuncias de Ecologistes en Acció de Catalunya.

PAÍS VALENCIÀ

Bandera Negra Castelló: Peñíscola Comarca del Baix Maestrat. Afección al Parque Natural, ZEPA y LIC de la sierra de Irta

Regeneraciones de playas: desde abril a mayo se estuvo dragando (inversión de 260.000 euros) la bocana del puerto de Peñíscola y las arenas extraídas (35.000 m³) han ido a parar a playas de Alcossebre (municipio de Alcalá de Xivert) y playas de Peñíscola: Cala del Moro en las zonas de influencia del P.N. Sierra de Irta (cala de gravas y roquedo donde nunca existió la arena, con los problemas que ello ha creado), playa urbana zona Sur y playa de las Viudas, y parcialmente en la playa norte (sobre todo en la zona más pegada al límite con el municipio de Benicarló y junto a la zona de los grandes hoteles de la zona norte (Peñíscola Plaza y Gran Hotel Peñíscola).

Recordemos que la playa norte de Peñíscola tiene gravísimos problemas con los temporales y cada año son eliminadas ingentes cantidades de arena que posteriormente reponen. Lo curioso es que sólo hayan regenerado esas pequeñas zonas de un tramo de playa de más de 5 km la cuestión es que el mantenimiento de esta zona es económicamente insostenible.

Tampoco sabemos nada de la calidad de esas arenas naturales de dragado y si eran aptas para su utilización (microbiología, residuos, metales, aceites, etc.).

Arreglos de caminos litorales (zona Pebret, zonas de influencia del parque Natural de la Sierra de Irta). Se detecta la ampliación a acondicionamiento del camino litoral desde Puerto Azul-Edisson hasta la cala l'Arjub, realizado con maquinaria pesada y con podas de coníferas y maquia mediterránea protegida. Los restos de poda no han sido triturados y se mantienen en los bordes de la pista, fomentando el riesgo de incendios. Este acondicionamiento y ensanche fomenta la entrada de un mayor número de vehículos motorizados y con crecientes impactos sobre el medio natural y calas rocosas (residuos, incendios, afecciones por acumulación de polvo en las especies vegetales arbóreas y arbustivas, ausencia de vigilancia y actividades educativas, etc.)

Arreglo de pistas por el interior del parque natural y zonas protegidas: muchas pistas de acceso al parque natural han sido arregladas y hormigonadas (con mallazo incluido), sobre todo en la más zona litoral (de Peñíscola a Alcossebre). Ello fomenta una entrada masiva de vehículos que están provocando problemas de ruidos, residuos, presión humana, polvo en suspensión, pesca y marisqueo, etc. Estas actuaciones no benefician a una

gestión sostenible de este espacio natural que además cuenta con poca vigilancia ambiental tanto en su zona terrestre como marina (reserva marina).

Sendas peatonales: se han montado sendas de madera para la circulación peatonal desde la zona de aparcamiento de vehículos, junto a los sistemas dunares de la playa del Russo, hasta otras calas cercanas (unos 300 m. de longitud), con diversas infraestructuras (miradores, bancos, escaleras, paneles informativos-que no tienen información alguna, etc.). La obra se llamó "Mejora de la accesibilidad en los espacios naturales de la Comunidad Valenciana. Fase II", presupuestado en 66.086,17 €. No existe información alguna en los paneles informativos y la infraestructura no es mantenida ni arreglada para evitar su deterioro. Estas actuaciones constituyen una artificialización inútil de los espacios naturales protegidos y un despilfarro económico innecesario. Se han ensanchado caminos naturales ya existentes, con cortas de vegetación autóctona y la actuación no está cumpliendo con ningún criterio educativo ni preservador.

Bandera Negra Castelló: Playas de Benicassim

Motivos: El municipio de Benicassim cuenta con unas playas que son un mar de espigones, toda una obra de ingeniería que permite disfrutar de las playitas en forma de "U", que dejan la interrelación de espigones emergidos, semisumergidos y sumergidos con escolleras y aportes de arena de distintas naturalezas cantera terrestre, machaqueo de grava, y arenas marinas. En total existen más de 50 obras de protección de la costa en este litoral altamente ocupado por las residenciales que nos han ido dejando como legado los diferentes booms urbanísticos de la absurda e ineficiente economía implantada por este tramo del litoral peninsular.

En la actualidad, se van ejecuta otra obra que cuesta otros 7 millones de euros más al erario público estatal de Costas para el proyecto de accesibilidad y ordenación del uso público de la zona de la playa de la Torre de San Vicente, donde se incluye la creación de la llamada Plaza Dunar, que para las personas con sensibilidad ambiental es todo un insulto porque es un homenaje a un ecosistema de alto valor ecológico ya extinto en la zona debido a la acción humana e incentivada por los promotores de esta plaza.

Promotor: Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar y Ayuntamiento de Benicassim. Coste de las Obras a cuenta del presupuesto de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar, desde la década de los años 70 es de más de 30 millones de euros.

Estado de tramitación: En ejecución y mantenimiento.

Impacto social y ambiental: Pérdida del paisaje, aterramiento de hábitats sumergidos de alto valor

ambiental y ecológico, pérdida de áreas de marisqueo, cambio de granulometría en las playas, aumento de la erosión costera e indefensión de los hábitats costeros sumergidos. Además este gasto de dinero público es inútil ya que desprecia la afección del Cambio Climático en el mediterráneo, acción que va en aumento. Desde la parte social tenemos numerosas viviendas amenazadas continuamente por la acción marina debido a la desplanificación del litoral un impacto severo sobre el sector pesquero profesional y una dependencia cada vez más alta del periódico sector del turismo y los servicios muy generador de residuos y aguas residuales. Ecologistas en Acción exige ya una Estrategia de Adaptación al cambio Climático y la erosión costera en la Costa.

Reacción ciudadana: Denuncias de Ecologistas en Acción del País Valencià.

Bandera Negra Valencia: Playas de Gandía

Motivos: En el municipio de Gandía se han estado acometiendo en los últimos años obras de reposición de arena, regeneración dunar de la banda de playa paralela a la línea de fachada de las edificaciones existentes; ejecución de pasarela peatonal; mejora de las infraestructuras del paseo marítimo, sin tener en cuenta la existencia de bancos marisqueros y, la epifauna del lugar.

Según un estudio publicado en 2009 por la Universidad Politécnica de Valencia, en general todas las playas de la comarca de la Safor estaban en regresión y perdían más de 50.000 m³ de arena anualmente que no se recuperan por la falta de aportes de los ríos.

Este estudio confirmaba que las zonas más afectadas son el norte de Gandía y la costa entre los puertos de Gandía y Oliva. El tramo comprendido entre Gandía y la desembocadura del Júcar perdía anualmente unos 30.000 m³. La zona más afectada de este tramo sería la de la Goleta, el Brosquil, el Estany y Marinyet, que están en proceso de regresión por lo que necesitan aportaciones y la recuperación del cordón dunar.

Las playas situadas entre Gandía y Oliva perderían anualmente unos 20.000 m³ y, aunque están en regresión, se mantienen más o menos estables. Se pensaba que estas eran las únicas playas que perdían arena pero el estudio ha revelado que son todas las que están en regresión, al sur de Oliva la pérdida es menor si se compara con las demás de la zona. Se calcula que en total estas playas necesitarían entre 1 y 2 millones de m³ de aportes. Sería necesario la recuperación de los frentes dunares en la zona entre Miramar y Piles y también en Tavernes y Xeraco.

Pero en definitiva y teniendo en cuenta que no se consiguiera solucionar el problema, a largo plazo habría que plantearse realizar retranqueos de los paseos marítimos de las playas afectadas por la regresión, sobre todo en casos, muy graves como las playas de

Bellreguard y Piles. Mientras la administración de Costas mantiene la realización de "parcheos" según sea necesario, llevando materiales de un sitio a otro.

Promotor: Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar y Ayuntamiento de Gandía. Coste de las Obras a cuenta del presupuesto de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar, por valor de 5.173.000 de euros.

Estado de tramitación: Ejecutadas.

Impacto social y ambiental: Aterramiento de hábitats sumergidos de alto valor ambiental y ecológico, pérdida de áreas de marisqueo, cambio de granulometría en las playas, aumento de la erosión costera e indefensión de los hábitats costeros sumergidos. Todo esto se realiza de espaldas a la cofradía de pescadores del lugar cuya pesquerías de tellinas, coquinas y almejas son de alta importancia para la economía local y que estas regeneraciones junto a las anteriores ampliaciones portuarias ponen en riesgo la supervivencia de las poblaciones de los bancos marisqueros y, la propia actividad del sector marisquero. Además este gasto de dinero público es inútil ya que despreja la afección del Cambio Climático en el mediterráneo, acción que va en aumento. Ecologistas en Acción exige ya una Estrategia de Adaptación al cambio Climático y la erosión costera en la Costa.

Reacción ciudadana: Denuncias de Ecologistas en Acción del País Valencià.

Bandera Negra Alicante: Paseo marítimo y fachada litoral de la Vila Joiosa

Motivos: El frente costero del municipio de la Vila Joiosa se encuentra altamente transformado y con grandes problemas de erosión debido a dicha transformación. Hace pocos años se realizaron obras por valor de 3 millones de euros destinadas a la construcción bajo el paseo marítimo de la playa de Villajoyosa, de un aparcamiento subterráneo para 230 plazas para vehículos de las que cinco serán para minusválidos, bajo una superficie total de 5.062 m².

En la actualidad, vemos como se culmina otro proyecto para convertir el frente marítimo de Vila Joiosa en un amplio paseo. El proyecto de paseo se desarrolla entre los límites del puerto deportivo y la desembocadura del río Amadoiro, en sentido longitudinal, y el muro frente a la playa y la calle que bordea la edificación, en sentido transversal.

El objeto general del proyecto es la realización de un nuevo paseo marítimo de 800 m de longitud y 31.000 m² de superficie, conectándose con la trama urbana de la ciudad.

Promotor: Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar, Ayuntamiento de Vila Joiosa y la Generalitat Valenciana. Coste de las Obras a cuenta del presupuesto de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar, por valor de 8.600.000 de euros.

Estado de tramitación: Ejecutadas.

Impacto social y ambiental: Aterramiento de hábitats sumergidos de alto valor ambiental y ecológico, pérdida de áreas de marisqueo, cambio de granulometría en las playas, aumento de la erosión costera e indefensión de los hábitats costeros sumergidos. Además este gasto de dinero público es inútil ya que despreja la afección del Cambio Climático en el mediterráneo, acción que va en aumento. Ecologistas en Acción exige ya una Estrategia de Adaptación al cambio Climático y la erosión costera en la Costa.

Reacción ciudadana: Denuncias de Ecologistas en Acción del País Valencià.

REGIÓN DE MURCIA

Bandera Negra: Bolnuevo. Mazarrón

Motivos: La pedanía de Bolnuevo es un núcleo de poco más de 1000 habitantes, antiguo pueblo pesquero, que ve incrementada su población considerablemente en época estival. Este aumento poblacional se debe a varias actuaciones en ejecución o proyectadas: un paseo marítimo, un puerto deportivo y nuevas construcciones que va configurando este tramo de costa como una extensión de Mazarrón.

El paseo marítimo, que se encuentra actualmente en fase de ejecución, dentro de la servidumbre de tránsito, abarca una longitud de 1.600 m, y una anchura comprendida entre 6'20 y 9'30 m según la zona. Aparte del paseo marítimo la actuación comprende: movimientos de tierra y demoliciones, limpieza y desbroce de superficie, instalación de redes de agua potable y riego, red de agua marina y redes de alumbrado y saneamiento, pavimentación: unos 9.000 m² de superficie, mobiliario urbano y pasarelas adaptadas a personas con movilidad reducida, jardinería y mirador..

En la actualidad existe un proyecto de construcción de un puerto deportivo, el cual se encuentra pendiente de la DIA, en los terrenos del camping que arrasó la tristemente famosa riada de 1989. Se trata de una marina interior con 250 puntos de amarre, hotel y zona comercial. Se anunció el Proyecto y EIA en diciembre de 2005. Además, se proyecta la urbanización Monteverde (antes "Triamar") con más de 1.000 viviendas, en una zona catalogada como LIC y ZEPA.

Vemos como la Demarcación de Costas, con el apoyo del Ministerio de Alimentación, Agricultura y Medio Ambiente facilita la ocupación residencial y la ejecución de obras innecesarias en la zona, anteponiendo estos gastos superfluos al desarrollo y la calidad de vida de la población local, apostando por una mejora en sanidad, en educación, etc. Todas estas actuaciones suponen una gran transformación social de la zona, cambiando la forma de vida de sus habitantes así como la configuración del pueblo y los usos de la costa.

Impacto social y ambiental: Paseo marítimo: presión sobre hábitats sumergidos de alto valor ambiental y ecológico que actúan como filtro del oleaje disipando su energía,

cambio de granulometría en las playas, aumento de la erosión costera e indefensión de los hábitats costeros sumergidos. Supone además, una congestión de la playa, convirtiéndola en zona urbana y los terrenos anexos a la antigua zona de servidumbre de tránsito listos para una futura edificación invadiendo el DPMT.

El puerto proyectado, junto con el de Santa Elena y el de Marina de Cope, ejercerían una presión grandísima sobre una franja litoral y sobre sus ecosistemas marinos que se hallaban hasta ahora en un buen grado de conservación y en el que encontramos comunidades de fanerógamas marinas de las más importantes de todo el litoral español. Al estar situado en la desembocadura de una rambla, actuará como trampa sedimentaria, impidiendo la recirculación natural de sedimentos y un aumento de la erosión costera, que junto con el paseo marítimo agravarán la situación.

Promotores: Demarcación de Costas de la Región de Murcia, Consejería de Obras Públicas e Infraestructuras, Ministerio de Alimentación, Agricultura y Medio ambiente. Adjudicatario del proyecto del Paseo Marítimo: Mantenimiento de Infraestructuras, S.A. Coste: 1.220,377

Administraciones responsables: Ayuntamiento de Mazarrón, Demarcación de Costas, Ministerio de Alimentación, Agricultura y Medio Ambiente.

ANDALUCÍA

Bandera Negra Almería: Ampliación del puerto comercial y puertos de Carboneras

Motivos: Dos de ellos comerciales (Endesa y el de Holcim) y uno pesquero. En pleno corazón del Parque Natural de Cabo de Gata-Níjar y junto a la playa más famosa de España, la playa de Los Muertos, a partir de la cual comienza la Reserva Marina de Mesa Roldán. A esto hay que sumar el proyecto de ampliación en el puerto de Endesa que ocuparía 20 hectáreas.

Se prevé la llegada de buques transportadores de aceites vegetales usados para la nueva planta de Biodiesel con la que cuenta Carboneras. El riesgo de vertido que esta actividad representa es preocupante al encontrarse justo en el extremo norte de la reserva marítima de Mesa Roldán en el P.N. Cabo de Gata-Níjar.

La primera de las actuaciones es la construcción de un muelle paralelo a la línea de la costa de 246 metros lineales mediante cajones de hormigón. Tendrá 18 metros de calado para atraque de buques granelero y se generará un área adosada de operación y almacenamiento de 48.000 metros cuadrados.

Para delimitar la explanada generada con el futuro muelle se proyectan cierres en talud formados por núcleo "todo uno" protegido por un manto de bloques de hormigón de 10 toneladas. Se remata la sección con un espaldón de hormigón en masa que sirve de contención a la plataforma formada.

Además se ejecutará un muelle adosado al contra-dique interior de la dársena y en paralelo al mismo con 146 m de longitud.

Datos: Adjudicatario: UTE Ferrovial Agromán S.A. y Jarquil Andalucía S.A. Promotor: Autoridad Portuaria de Almería. Presupuesto: 18.357.213,98 euros. Inicio de las obras: Enero 2010. Plazo de ejecución: 14 meses (sin concluir aún). Financiación: Fondos propios APA: 35 %. Fondos FEDER: 65 %.

Principales magnitudes: Dragado 65.000 m³. Escolleras 40.000 m³. Rellenos 300.000 m³. Hormigón 56.000 m³. Acero 1,6 toneladas. Defensas cilíndricas: 28 unidades. Bolardos 30 unidades. Cajonero Muelle I. Dique flotante Aeronauta. 6 cajones de 40,9 m de eslora, 15,5 m. de manga y 20 m. de puntal. Fabricación: Escombreras (Autoridad Portuaria de Cartagena).

Bandera Negra Almería: La llamada Recuperación ambiental del delta del río Andarax. Fase 1

Motivos: El actual delta del río Andarax cuenta con un tramo litoral desocupado basado en bermas y dunas cubiertas por vegetación. Este frágil tramo litoral se encuentra en el interior de la bahía de Almería cercano a la Universidad de Almería. Con esta supuesta restauración se procederá a urbanizar esta zona con el desarrollo de dos tramos nuevos de paseo marítimo en ambos márgenes del delta, instalación de alumbrado y servicios básicos de playa, facilitando la posterior ocupación y desnaturalización del lugar. Las características técnicas del proyecto son:

Tramo Oeste: La actuación es una prolongación del paseo marítimo existente en una longitud de 718 metros, con una anchura de paseo de 6 m y un carril de bicicletas de 3 m de ancho, separados por una berma de 1,70 m de anchura. La sección tipo del paseo está completada en el lado mar por un muro de ribera construido de mampostería, y en el lado tierra por una zona acera elevada y una zona ajardinada.

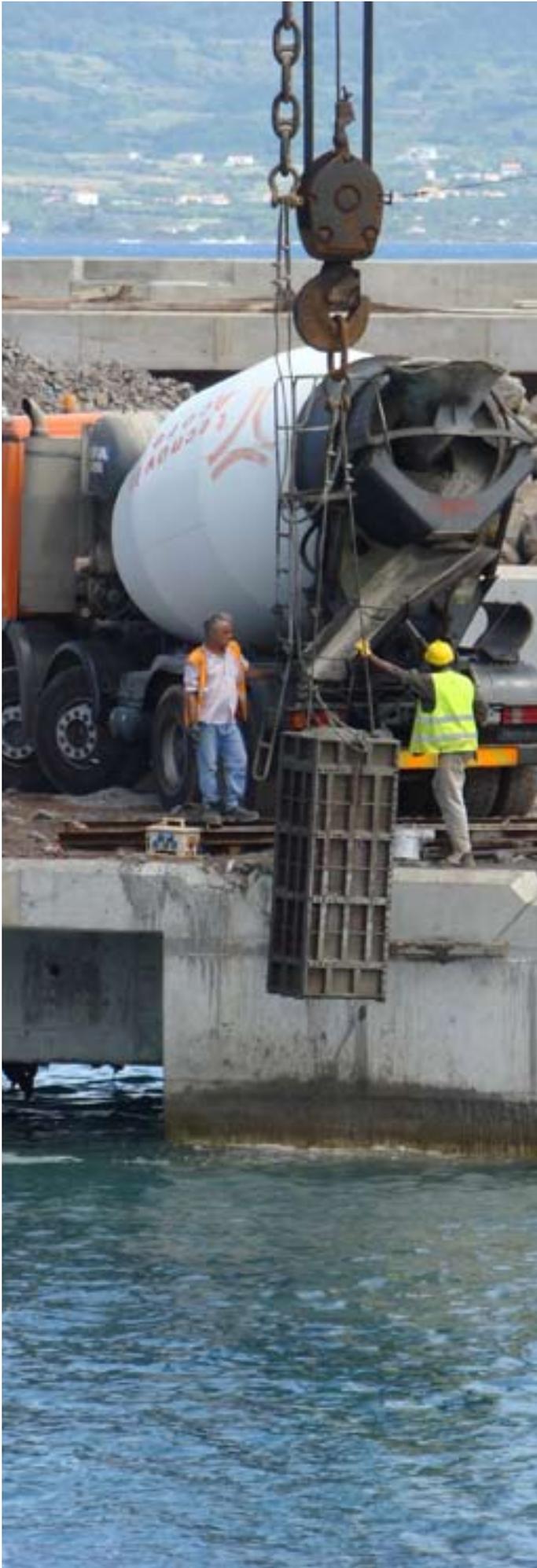
Tramo Este. En una longitud de 500 m se proyecta una actuación de paseo marítimo, similar a la anterior pero sin acera elevada y zona ajardinada en el lado tierra. Contempla en su conjunto redes de alumbrado público, riego, abastecimiento de agua, mobiliario urbano y accesos a la playa.

Promotor: Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar y Ayuntamiento de Almería.

Estado de tramitación: En licitación de obras.

Impacto social y ambiental: Destrucción de bermas y dunas de las flechas más próximas a la línea de costa del delta del río Andarax lo que provocará un aumento de la erosión en su desembocadura.

Reacción ciudadana: Denuncias de Ecologistas en Acción de Almería.



Bandera Negra Cádiz: Regeneraciones de la Playa de Fuentebravía (El Puerto de Sta María)

Motivos: En los últimos años en la playa de Fuentebravía -término municipal de El Puerto de Santa María- se han sucedido numerosos episodios de pérdida de arena que tienen lugar durante los temporales de poniente en invierno. Esta pérdida de arena tiene su origen en las distintas acciones antrópicas que han terminado por destruir la dinámica natural del flujo de arena en esta zona del litoral, de forma que los daños no se recuperan por la acción natural del mar, por lo que se requiere una intervención que restablezca de forma permanente el frente litoral a su estado de equilibrio.

El proyecto de Recuperación de la playa de Fuentebravía, que se analiza en el EIA, se plantea "con el criterio de alcanzar la viabilidad ambiental, técnica y funcional de la mencionada playa mediante la instalación de un dique y posterior aportación de arenas procedentes en su mayor parte del dragado que se va a efectuar según el Proyecto de "Nueva terminal de contenedores para el Puerto Bahía de Cádiz, así como del Placer de Meca, donde ya se han realizado varios dragados para regeneraciones de playas".

Promotor: Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar y Ayuntamiento de El Puerto de Santa María.

Estado de tramitación: En licitación de obras.

Impacto social y ambiental: En el estudio realizado por la Universidad de Cantabria se analizan las causas de las pérdidas de arena de esta playa y del resultado de las actuaciones realizadas estos últimos años. Las conclusiones son claras:

- En la playa de Fuentebravía el oleaje del Atlántico produce pérdidas de arena de hasta 4 metros de altura en perfil, rotura de accesos y tuberías que en su día se colocaron para la evacuación de aguas pluviales, inutilizando el futuro uso y disfrute de la playa por parte de los ciudadanos.
- Tras la construcción de los puertos de Rota y de su base naval, así como de los espigones de la Costilla, el aporte de sedimentos a la playa de Fuentebravía producto de la deriva litoral natural se ha visto drásticamente reducido.
- La construcción en el acantilado y en misma playa de numerosas edificaciones impiden la formación de sistemas dunares que deberían proteger a la playa y a las edificaciones.
- La presión urbanística tras la playa y la presencia de lajas rocosas de origen natural al pie de la misma, son los principales factores que contribuyen a la continua erosión de la playa de Fuentebravía.
- La estrategia hasta ahora seguida para el mantenimiento de la playa ha consistido en rellenos en todas aquellas ocasiones en las que se ha producido una reducción alarmante de ancho de playa seca.
- Esta alternativa ha resultado ser poco efectiva en invierno y altamente costosa en el medio y largo plazo.

Como resultado de estas actuaciones antrópicas en el litoral resultan diferencias de cotas por pérdidas de arena que hace que se cierren los accesos a la playa con el fin de evitar accidentes. La desaparición de la playa de Fuentebravía, supone, además, la pérdida de la defensa natural de los edificios adyacentes frente a los embates del mar. Estas modificaciones de la dinámica litoral provocan un balance sedimentario negativo, y por tanto la playa se encuentre en permanente proceso erosivo. Como orden de magnitud de esta erosión, se ha establecido la pérdida anual de sedimentos en unos 65.000 m³/año.

Reacción ciudadana: Denuncias y alegaciones de Ecologistas en Acción de El Puerto de Santa María.

Bandera Negra Málaga: Redistribución y mejora granulométrica de playas de la provincia (2011-12)

Motivos: La alta ocupación de la costa de Málaga por las residenciales ha dejado municipios al 100 por 100 de ocupación de su primer kilómetro de costa y otros al borde de ocuparlo. Municipios como Marbella, Fuen-girola, Benalmádena, Torremolinos,... Lo que ha propiciado una desconfiguración del perfil costero de gran parte de la provincia de Málaga y, de la dependencia de la inversión de dinero público en reponer la arena y grava del litoral.

Descripción de las obras y mejoras medioambientales: El objeto de este proyecto es la redistribución de arena en las playas de la provincia estableciendo un plan para los próximos dos años en el que las principales actuaciones son:

- La aportación de arenas mediante el aporte de material terrestre procedente de cauces de ríos y arroyos de la zona previamente lavada y cribada.
- La redistribución de arenas mediante el trasvase de arena acumulada por el transporte litoral en determinadas zonas de playa y posterior extendido de la misma en playas erosionadas. También se prevé, aunque en menor medida, el machaqueo de materia gruesa presente en las playas para mejorar la granulometría de la arena.
- La aportación prevista será de 315.000 m³ procedente de trasvases de arena, 283.500 m³ de procedencia fluvial y la obtención de 85.000 m³ procedente del machaqueo de piedras de playa y su posterior cribado y extendido

Promotor: Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar y Ayuntamientos costeros de la provincia de Málaga. Coste de la Obra a cuenta del presupuesto de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar, es de 6.735.000 de euros.

Estado de tramitación: En ejecución y mantenimiento.

Impacto social y ambiental: Aterramiento de hábitats

sumergidos de alto valor ambiental y ecológico, pérdida de áreas de marisqueo, cambio de granulometría en las playas, aumento de la erosión costera e indefensión de los hábitats costeros sumergidos. Impacto severo sobre el sector marisquero profesional y una dependencia cada vez más alta del sector del turismo y los servicios muy generador de residuos y aguas residuales que no cuentan con la capacidad suficiente de depuración y provoca vertidos episódicos sobre el mar.

Reacción ciudadana: Denuncias de Ecologistas en Acción de Málaga.

Bandera Negra Granada: Obras de desarenados, reperfilados de playas y redistribución de áridos

Motivos: En el litoral de Granada, existen numerosas playas con procesos de erosión agudos debido a la construcción residencial en las áreas de defensa de la playa y de los acantilados predominantes en la costa granadina. En playas próximas a la desembocadura del río Guadalfeo, las playas de La Rábida y el Pozuelo y en una medida las playas de Almuñécar, Torrenueva, Calahonda, Los Yesos y Carchuna, se producen desajustes del equilibrio natural de áridos debido a la acción humana que deja desnuda la playa ante los temporales. Para corregir estos desequilibrios de las playas en Granada se proyecta el traslado de los áridos presentes en las playas y las aportaciones necesarias, con áridos procedentes de fondos marinos, canteras terrestres, ríos, arroyos, etc., para compensar los equilibrios existentes o aquellos que pudieran producirse durante el periodo de vigencia del proyecto. La Dirección General de Sostenibilidad de la Costa ha tenido que invertir este ejercicio 1.649.000 de euros para preparar estas playas para el aluvión de turistas. Lo peor de todo es que playas como la de Velilla en Almuñécar tuvieron que consumir en años anteriores alrededor de 1.562.000 de euros para proteger el paseo marítimo y la playa de altamente transitada de la zona residencial en época estival. También es digna de mención especial la reordenación del paseo marítimo de La Mamola y remodelación de su sistema de defensas, debido a que hasta que no se reordene el litoral y sean demolidas las viviendas ilegales que usurpan el primer kilómetro de costa se tendrá que invertir constantemente dinero público para su mantenimiento. Esta última remodelación costó a la administración estatal de costas 2.675.000 de euros.

Promotor: Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar y Ayuntamientos costeros de la provincia de Granada. Coste de la Obra a cuenta del presupuesto de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar, es de 5.886.000 de euros.

Estado de tramitación: En ejecución y mantenimiento.

Impacto social y ambiental: Aterramiento de hábitats

sumergidos de alto valor ambiental y ecológico, pérdida de áreas de marisqueo, cambio de granulometría en las playas, aumento de la erosión costera e indefensión de los hábitats costeros sumergidos. Desde la parte social tenemos un impacto severo sobre el sector marisquero profesional y una dependencia cada vez más alta del periódico sector del turismo y los servicios muy generador de residuos y aguas residuales que no cuentan con la capacidad suficiente de depuración y provoca vertidos episódicos sobre el mar.

Reacción ciudadana: Denuncias de Ecologistas en Acción de Granada.

Bandera Negra Huelva: Ocupación de la lámina de agua en El Rompido (Cartaya)

Impacto social y ambiental: La desembocadura del Río Piedras se está convirtiendo en el exponente más claro del negocio de los amarres deportivos que pretende expulsar a los propietarios de barcas y pateras de sus amarres tradicionales y exprimir al máximo a los usuarios de las embarcaciones turísticas que usan los amarres llamados "oficiales" ocupando una lamina de agua que paradójicamente forma parte de un Espacio Protegido con la figura de Paraje Natural. Algunos de los soportes de los pantalanes se han plantado directamente sobre una de las escasas praderas de fanerógamas marinas de nuestro litoral.

MELILLA

Punto Negro: Proyecto de ampliación del puerto comercial de Melilla

Motivos: La autoridad portuaria de Melilla pretende realizar, desde hace varios años, una ampliación del puerto comercial. Se ganarían al mar 50 hectáreas, sepultando una de las principales colonias de *Patella ferruginea* del Mediterráneo.

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 ser unos 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 de fantasía, 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

si lo era, lo que conllevará una disminución en el tráfico de mercancías en el puerto de Melilla.

Impacto social y ambiental: Este proyecto es inviable e imposible. La zona en donde debería efectuarse la ampliación alberga una colonia de *Patella ferruginea* superior a los 15.000 ejemplares. La *Patella ferruginea* 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). Existen otras especies animales y vegetales importantes con medidas de protección que corren el mismo riesgo que la *Patella ferruginea*.

Por otro lado, la cantidad de materiales de relleno para realizar una ampliación de 50 hectáreas es desorbitada (alrededor de 15 millones de m³), y Melilla no dispone de los áridos suficientes como para llevarla a cabo.

CANARIAS

Bandera Negra Las Palmas: Playa de Maspalomas, San Bartolomé de Tirajana. Gran Canaria

Motivos: La zona de actuación se sitúa en la Playa de Maspalomas, zona de dominio público marítimo terrestre según deslinda El Veril-Faro de Maspalomas. Esta playa forma parte del sistema dunar del ENP Reserva Natural especial de Las Dunas de Maspalomas C-7 y ZEC ES7010007; y el ZEC ES7010056 Sebadales de Playa del Inglés.

El sistema dunar de Maspalomas está desde hace años en regresión, en las conclusiones del estudio llevado a cabo por Emma Pérez-Chacón Espino y Col. "Maspalomas: Claves científicas para el análisis de su problemática ambiental" (2007), se expone lo siguiente:

- Los sistemas dunares, son entes dinámicos por definición, y por tanto, no basta con proteger los componentes "visibles" del ecosistema, sino que es necesario garantizar que no se altere el circuito de entrada y salida de arenas, tanto en la parte emergida como en la parte sumergida.
- La playa de Maspalomas, dentro del sistema, constituye el área de salida de sedimentos al mar.
- La erosión de la playa de Maspalomas se debe a un déficit generalizado en el aporte sedimentario de todo el sistema.
- El sistema duna-playa es de una fragilidad extrema.
- El modelo de desarrollo turístico adoptado en Maspalomas compromete seriamente el funcionamiento natural del sistema.

Actuaciones: Ejecutadas desde enero 2010 hasta mayo 2011 aproximadamente y consistieron en:

1. Extracción y movimiento de áridos de distinto tamaño de la rasa marina (zona intermareal) localizada en el sector oeste de la Playa de Maspalomas, con maquinaria

pesada, penetrando en la rasa hasta 50 m en sentido transversal.

2. Depósito de materiales extraídos de la rasa marina intermareal, a lo largo de la playa seca. La cantidad mínima depositada es de unas 600 toneladas.

3. Ampliación del muro costero existente, en unos 65 m lineales aproximadamente, con material de la rasa marina y de los antiguos diques que están junto al Faro.

4. Construcción de dique (escollera) con el material depositado. Las dimensiones totales aproximadas del dique son: 410 m de largo aprox. (230 m + 180 m), una altura variable (0,7 a 1,8 m) y una anchura variable (2 a 3, 5 m).

5. Cierre de la Charca de Maspalomas en su desembocadura, con sobreelevación de la cota de la barra, con el objetivo de ampliar y adecuar la playa seca para la instalación de hamacas y sombrillas.

6. Acondicionamiento y recolocación sistemática con maquinaria pesada de los nuevos diques construidos durante todo el período.

7. Movimiento sistemático de sedimentos arenosos con maquinaria pesada para cubrir los nuevos diques construidos y el muro costero.

8. Apertura de la Charca por peligro de inundación en las viviendas adyacentes, tras lluvias intensas (problemas asociados a la sobre-elevación de la cota de la barra).

9. Comienzo y paralización (presión de la plataforma *Hagamos oír Maspalomas*) de construcción de escollera de 200 m lineales para la defensa del C.C. Oasis.

Las obras y actuaciones denunciadas responden exclusivamente a intereses particulares: Defensa del C.C. Oasis (El PTP8 en sus determinaciones obliga a la demolición íntegra de este centro comercial); adecuación del acceso para la recogida de residuos de los establecimientos del C.C. Oasis por medios mecánicos; protección de los chirrinos; y mantenimiento de superficie útil en playa seca para la colocación de hamacas.

De las actuaciones descritas, excepto la 5 y la 8 que tenían autorización del Cabildo de Gran Canaria, ninguna contó con las preceptivas autorizaciones, ni por ende con evaluación alguna de las repercusiones de las mismas en el entorno. La Demarcación de Costas dio autorización "verbal" y visto bueno al Ayuntamiento, argumentando que las actuaciones formaban parte de la actividad normal de "limpieza y mantenimiento" que el Ayuntamiento realiza en la playa, y que por tanto, no necesitaba de un permiso especial puesto que ya se contemplan en la Ley de Costas, (Mantener las playas y lugares públicos de baño en las debidas condiciones de limpieza, higiene y salubridad). Respecto a las actuaciones del punto 9, comenzaron sin autorización de la Demarcación de Costas de Canarias, tras las protestas de ciudadanos y ecologistas, tramitaron una autorización por el procedimiento de urgencia, que no impidió parar la obra y que desmantelaran lo que hasta el momento habían ejecutado.

Todas las actuaciones descritas carecen de cualquier

planificación, son manifiestamente ilegales, y según la legislación sectorial vigente, no autorizables.

Promotores/administración responsable: Urbaser S.A., Concejalía de Playas del Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana, Demarcación de Costas de Canarias.

BALEARES

Punto Negro: Artà, ampliación de la playa de la Colònia Sant Pere

Motivos: El Ministerio de Medio Ambiente presentó en 2010 un proyecto de nueva playa artificial en la Colònia de Sant Pere. Pretendía ampliar el arenal actual con un total de 38.541 m³ de arena de préstamo de cantera. La nueva playa tendría una superficie total de 12.100 m² frente a los 2.164 m² que tiene el actual arenal. El proyecto de recuperación y estabilización de la playa estuvo en exposición pública pero de momento se encuentra paralizada. El proyecto ofrecía diversas alternativas y el equipo de gobierno de Artà mostró en pleno su apoyo a la creación de esta nueva playa como una medida para hacer frente a la pérdida constante de arena. Costas ya ha procedido a reparar el espigón existente y la intención es construir un nuevo espigón que servirá de apoyo a la nueva playa y que tendrá aproximadamente 170 m de longitud. La playa de la Colònia se creó en el año 1981 a través del aporte artificial de aproximadamente 5.000 m³ de arena.

Bandera Negra: Sóller, regeneración artificial de la Playa del Través

Motivos: En la zona sur de la playa ya existente colindante con el puerto de Sóller se han regenerado 0,2 km de playa con arena procedente de la cantera de Chinchilla (Albacete). Demarcación de Costas vertió en el litoral más de 16.000 toneladas de arena de cantera que transportó mediante tres cargamentos a bordo de un barco. La actuación forma parte del proyecto de mejora de la primera línea del Port de Sóller donde Costas está invirtiendo 2,5 millones de euros. Cada vez que hay oleaje y mal tiempo una gran lengua de sedimento en suspensión se adentra a mar abierto.

Impacto social y ambiental: pescadores del Port expresaron su temor por los efectos medioambientales que puede ocasionar la pérdida de arena de la nueva playa del Través. En especial a las praderas de *posidonia oceánica* que hay en la bahía y que, según explicaron, podrían quedar completamente cubiertas por la arena procedente de la regeneración. Ello conllevaría su muerte. Estas praderas regeneran el agua de mar de forma natural. Los pescadores explicaron que el agua turbia, debido a la gran cantidad de arena que lleva en suspensión, cubrirá la *posidonia* cuando el mal tiempo cese.



Conclusiones

Otro año más, el informe de Banderas Negras de Ecologistas en Acción muestra cómo la degradación a la que se ve sometida el litoral no cesa.

Las presiones procedentes del urbanismo salvaje, que aún espera al acecho bajo la falsa esperanza de que lleguen “tiempos mejores”, los vertidos procedentes del déficit de infraestructuras y la mala depuración de las aguas residuales, la contaminación del sector industrial y las inyecciones de elevadas sumas de dinero público en obras en costas, que no son sino parches que no buscan arreglar el problema de raíz, configuran una franja litoral cada vez más frágil y tremendamente desnaturalizada.

Al analizar la situación de toda la costa española podemos afirmar que no existe ninguna intención de cambio en el modelo actual de desarrollo, uno de los mayores causantes de la crisis que estamos viviendo. Y lejos de paliar esta situación, las administraciones competentes siguen apoyando y promoviendo nuevas actuaciones sumamente impactantes que abogarán a la costa a una situación irreversible, con nefastas consecuencias para el medio ambiente, la economía y la sociedad. A lo largo del informe se describen muchos ejemplos de ello: el puerto y el puente de Cádiz con motivo del Bicentenario, proyectos urbanísticos como el de Marina de Cope, la urbanización de Valdevaqueros, instalación de más industrias en la refinería de Petronor en Muskiz, el hotel Es Trenc en Mallorca, etc.

Todo estos proyectos son sumamente impactantes ambiental y socialmente y repercuten de forma directa en la forma de vida de la sociedad de las zonas colidantes, en los sectores primarios como la pesca y la agricultura, que no tienen futuro sin una costa sana. Todas estas presiones provocan pérdidas de praderas de fanerógamas marinas, como la *Posidonia oceánica*, ocupación de rías por industrias y por zonas portuarias como las de Pontevedra y Vigo, repercutiendo gravemente sobre los ecosistemas, la calidad de las aguas y el marisqueo, instalaciones de industria del Salmón en Coruña que ocasiona contaminación por nutrientes en los sistemas acuáticos, proliferación y ampliación de puertos deportivos como en Bolnuevo (Mazarrón), el macropuerto de Bilbao y extracción de fondos marinos, el Puertos de Pasaia, etc.

La muestra más reciente de la nula voluntad política por remediar este desastre, viene de la mano de la anunciada modificación de la Ley de Costas de 1988. El partido popular, actualmente en el gobierno, cumple su palabra y a los escasos 8 meses de gobierno presenta el borrador del Anteproyecto

de modificación de la Ley de Costas que ahora pasaría a llamarse Ley de Protección y Uso Sostenible del Litoral, un nombre que, debido a su contenido resulta absolutamente cínico.

En aras de la falsa voluntad de conciliar la actividad económica con la protección del medio ambiente y dar más seguridad jurídica a los “propietarios” en la costa, el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente presenta unas líneas de modificación que suponen la antesala de la privatización del litoral. La principal medida que contiene este documento es la de ampliar las concesiones en otros 75 años, además de los 30-60 ya concedidos, y permitir la compra-venta, lo que equivale a tener en propiedad un espacio público prácticamente de por vida. Esto, a juicio de Ecologistas en Acción, supone una privatización encubierta de la costa y el sacrificio del Dominio Público Marítimo Terrestre (DPMT) a la especulación urbanística y a los intereses privados.

Así se les da un trato de favor a 10 zonas problemáticas, a las que se excluye del dominio público marítimo terrestre (DPMT) sin ningún tipo de justificación técnica, sino por presiones particulares: Rocafel (Alicante), Puerto de Santa Pola (Alicante), Marina de Empuriabrava (Girona), Platja d’Aro (Girona), la ría de Punta Umbría (Huelva), el casco urbano de Isla Cristina y el Caño del Cepo (Huelva), Pedregalejo y El Palo (Málaga) y Oliva (Valencia). Unas 10.000 viviendas de estos núcleos conflictivos quedan excluidas de pertenecer al dominio público marítimo-terrestre.

Una muestra de ello, tal y como viene denunciando Ecologistas en Acción desde hace varios años, es el continuo ataque de los partidos políticos a la Ley de Costas años atrás, que finalmente ha dado sus frutos. Citamos dos ejemplos bastante significativos para entender estas modificaciones: en febrero de 2011 el PP llevó al Senado una Proposición de Ley que tenía como objetivo perpetuar indefinidamente las concesiones, lo que permitiría el uso privado del Dominio Público Marítimo Terrestre (DPMT), ésta acompañada de la de CiU que promovía redefinir los espacios litorales que pertenecen al DPMT. Pretendían, bajo el concepto de “ciudad navegable”, que urbanizaciones como la Marina d’Empuriabrava y otras; escapasen a la Ley de Costas. La modificación incluye: aumento de las concesiones y exclusión de la Marina de Empuriabrava del DPMT.

Es necesario buscar una Estrategia de Adaptación

al cambio climático en la costa y una planificación conjunta del litoral, estudiando y ordenando cada franja costera en función de sus singularidades, teniendo en cuenta tanto la dinámica litoral como las presiones a las que se ve sometida de forma antrópica. Estudiando el impacto de este cambio en las playas confinadas y en las no confinadas, siendo más grave las consecuencias en las primeras por el grado de artificialización que presentan.

De manera general, los científicos asumen que por cada centímetro de subida en vertical del nivel del mar, el avance erosivo del mar es de un metro en horizontal (Regla de Bruun). Pero también es importante tener en cuenta los efectos derivados de las variaciones en la altura y dirección del oleaje, ya que suponen una parte importante para estudiar de forma real las consecuencias del Cambio climático en el litoral.

Así, la subida del nivel del mar afectará de forma distinta en cada vertiente costera:

- Costa cantábrica: podría suponer la inundación de parte de las zonas bajas estimada en 23,5 km², mientras que la energía del oleaje aumentará (más en la costa occidental) tendiendo a ser más del Oeste.
- La costa Mediterránea y Balear: las zonas más amenazadas, aparte de los deltas (Ebro y Llobregat), son: la Manga del Mar Menor (unos 20 km) y las lagunas de Cabo de Gata (5 km). En la Costa Brava el oleaje perderá intensidad pero girará haciéndose más oriental.
- Golfo de Cádiz: la subida del nivel del mar amenazarán alrededor de 10 km de la costa de Doñana y unos 100 km² de marismas. La energía del oleaje descenderá, provocando un clima marítimo más suave.
- Y de forma general en todas las costas; aumentará la frecuencia y/o intensidad de las tormentas en el interior de las cuencas de los ríos que puede dar lugar a un aumento del riesgo de inundación en los cursos bajos de los mismos y zonas próximas a las desembocaduras.

Como observamos, la subida del nivel del mar acarrearán graves consecuencias tanto a nivel ambiental, como personal y material, por ello se hace imprescindible orientar las políticas de la costa a esta realidad.

Según datos de mereógrafos existentes a lo largo de la costa española se ha determinado que la tendencia actual de variación del nivel medio del mar

en el litoral español es de 2,5 a 3,0 mm/año, por lo que en un horizonte 2050, se tendría un ascenso del nivel medio de +0,125 a +0,150 m, lo que supone un posible retroceso de 15 metros en las playas del litoral español.

Se aumenta además la energía del oleaje que llega a la costa cantábrica, y sobre todo a la gallega, donde las olas son cada vez más grandes y además ha aumentado el número de temporales.

Pero el MAGRAMA hace caso omiso de estos datos, y se encamina en una dirección totalmente opuesta con la modificación de la Ley de Costas. Pretenden reducir la servidumbre de 100 a 20 metros en las rías, algo totalmente alejado de la verdadera dinámica de estos ecosistemas tal y como demuestran los datos citados. Es más, las rías son consideradas por el Panel Intergubernamental de Cambio Climático (IPCC, por sus siglas en inglés) como uno de los principales lugares a ser transformados y ocupados por el mar. Esta medida sumaría más presión a la Rías Gallegas, que sufren muchas de ellas, Pontevedra y Vigo, una fuerte industrialización y una elevada ocupación de los terrenos colindantes.

La situación urbanística del país, es cuanto menos, desastrosa, como muestra los datos de las miles de viviendas vacías en stock, más de 730.000 en todo el territorio, estando más del 65 % en las costas. No hay que dejar de lado la ocupación del litoral, que ha crecido de una forma espectacular: en 1987 el 16% de los dos primeros kilómetros de litoral era artificial, en el año 2000 pasó a ser el 19% y el 23% para 2005 (no incluye Canarias) (Prieto, F. 2009)

El legado de la industria del ladrillo y la especulación con los usos del suelo, ha plagado la costa de activos tóxicos, es decir, procesos especulativos de antaño han pasado a ser a día de hoy viviendas y suelos sobrevalorados, claros ejemplo de ello son la zona de la Mangueta en Vejer (Cádiz), Marina de Cope en la Región de Murcia, entre otros. Los terrenos que acogen estos activos tóxicos son propiedad de diversas entidades financieras como Catalunya Caixa, Bankia, Nova Caixa Galicia, etc que han sido nacionalizadas o están siendo rescats. Mientras el Gobierno ya ha realizado una inyección de unos 13.869 millones de €, y las previsiones son que reciban 62.000 millones más, se van reduciendo derechos y prestaciones básicas como son sanidad, educación, acceso a la viviendas, trabajo digno, etc.

Lejos de hacer una desbancada y dejar caer a estas entidades, en pos del bien de la población, el Gobier-

no y las Administraciones Públicas demuestran una nula independencia ante estas injusticias y hace desconfiar de forma inequívoca de su gestión, por lo que es deber de la ciudadanía movilizarse ante este viejo lema de “privatizar beneficios y socializar pérdidas” y sacar todo el dinero de los bancos y cajas como forma de protesta y colapso de este entramado cuasi mafioso.

En materia de vertidos, asistimos a un aumento de los mismos derivado de un turismo sumamente impactante, con las nefastas consecuencias que esto conlleva para la costa y los ecosistemas marinos. Vemos como las depuradoras de la costa no están adaptadas a la capacidad de albergue de la zona, por lo que el aumento de población en época estival provoca deficiencias en la depuración. Una muestra de ellos, es la Cascada de la Merda en Benidorm, que lleva vertiendo más de 24 años sin que esto sea solucionado.

Además, 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.

A lo largo de la costa se suceden todo tipo de actividades que generan vertidos: la desnaturalizada laguna del Mar Menor, *bunkering* en Gibraltar, plataformas de hidrocarburos en Tarragona, destrucción de bancos marisqueros en la Bahía de Ferrol, cría industrial del Salmón en la Ría de Muros (Coruña), la central térmica de Aboño en Asturias, refinería de Petronor en Muskiz, déficit de depuración generalizado en la Comunidad Valenciana, la depuradora de la ciudad de Almería, etc.

Las obras e Infraestructuras en el litoral han sido las grandes facilitadoras de la colonización de la costa y la creación de nuevos núcleos urbanos y residenciales. Lo que ha hecho que debido a estas enormes inversiones de dinero público, la transformación del suelo fuese tan rápida que en la actualidad el 75 % del litoral se encuentra urbanizado o declarado urbanizable, que el 44% de la población viva en la costa y que la industria del turismo desarrolle el 80 % de su actividad en esta

estrecha franja de 7 kilómetros donde se estima que se acogen a 48 millones de personas durante las etapas vacacionales. Estas obras e infraestructuras son de diferente naturaleza y realizadas con diferentes objetivos las principales son escolleras, diques, espigones, paseos marítimos, aportes artificiales de arena, puertos deportivos, aeropuertos, Puertos del Estado o de Interés general y, su conexión ferroviaria y por carretera.

Las infraestructuras de Puertos del Estado tampoco han ayudado a corregir problemas de erosión ni a encontrar un equilibrio sedimentario en nuestras costas. Es más, son el origen de la destrucción de numerosas playas como es el caso del Puerto de Valencia con la ampliación de sus infraestructuras con actuaciones que han endeudado a la Generalitat Valenciana como la Copa América y la Fórmula Uno y, que han puesto en peligro de erosión a varias playas del entorno de la Albufera de Valencia situada al Sur del Puerto. En términos globales las inversiones en infraestructuras portuarias contenidas en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes 2005-2020, se destinan 22.489 millones de euros orientados con el objetivo de alcanzar un incremento de un 75% en la capacidad de los puertos. Solicitamos una moratoria en la ampliación y construcción de nuevas dársenas de Puertos del Estado.

Este año, se recupera en este informe el “galdón” de Punto Negro, señalando lugares que no sufren una transformación del territorio destacada y que se encuentran en estado seminatural, pero sobre los que se ciernen proyectos que aumentan las presiones sobre los ecosistemas o incluso pueden provocar su desaparición. Ejemplos de ello son: Marina de Cope en Murcia, La Mangueta en Cádiz, la posible construcción en una marimas en Bizkaia, construcción en la playa del Ahuir en Gandía, urbanización en Cala Mosca en Orihuela, etc.

Y finalmente, el informe de Banderas Negras 2012, destaca como los grandes eventos tales como la F1 en Valencia, CAD12 con la celebración del Bicentenario de *La Pepa*, o las Olimpiadas de Barcelona 2012 y su posterior desarrollo como metrópolis, traen consigo una transformación del territorio, de la economía y de la sociedad, que lejos de ser beneficiosa para los ciudadanos supone una pérdida de identidad y unas inversiones costosísimas y antisociales, en detrimento de los servicios públicos y de la calidad de vida.



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.

Para cambiar este rumbo que carece de futuro social y ambiental, Ecologistas en Acción propone:

Evitar la depredación de unos sectores económicos sobre otros. Tal y como se recoge y reconoce en el documento de análisis sobre la costa y las Demarcaciones Costeras de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar, realizado por Agencia de Evaluación y Calidad para el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas: "Los usos productivos vinculados al sector primario, extractivos, agropecuarios, forestales o pesqueros, son usos en retroceso en la medida que entran en contradicción muchas veces con las nuevas demandas del sector de la construcción y de servicios turísticos, más dinámicos. Este tipo de usos provoca menos transformaciones del territorio litoral, menor degradación ambiental que los demás usos y actividades antrópicas con las que compiten y que se desarrollan en la franja litoral".

Mantenimiento de la actual Ley de Costas de 1988 ya que, aún con sus limitaciones es esencial para frenar la depredación de los recursos del litoral.

Ecologistas en Acción insta al Presidente de Puertos del Estado a que sea coherente con sus palabras con dos acciones principales. Una la derogación del PEIT en lo referente a nuevas infraestructuras portuarias y ampliación de las existentes, es decir, al aumento de capacidad portuaria. Y dos, a la derogación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general.

Ecologistas en Acción exige que se tengan en cuenta las drásticas conclusiones del diagnóstico llevado a cabo para formular elaborar la Estrategia de Sostenibilidad de la Costa y, que se planifique y ponga en marcha de forma urgente una Estrategia de Adaptación al Cambio Climático en la Costa.

Hacer efectiva la solicitud de Ecologistas en Acción a

la Dirección General 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

Ecologistas en Acción insta a que se ponga a disposición de la sociedad el amplio stock de viviendas en la costa. Y exige a Gobiernos municipales, autonómicos y central que no cedan ante el chantaje de los activos tóxicos que tienen las entidades bancarias españolas no modificando ni los usos del suelo ni las leyes para poder desarrollar sus planes de crecimiento urbano ni turístico.

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 Consejería 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.

Un cambio de modelo económico basado en una transición del modelo terciario de los servicios, el turismo y la construcción basado en lo urbano como prioridad. A un modelo que avance hacia la producción propia de los productos agroalimentario, pesqueros y marisqueros. Basado en la cogestión de espacios litorales con cooperativas, organizaciones de productores, conserveras y manufacturados de productos locales, etc.

El aumento de Reservas Marinas que protejan los lugares de alto valor ecológico y estratégicos para el mantenimiento de los recursos pesqueros y marisqueros. Además de esenciales para el control sedimentario y la lucha contra la erosión costera.

Cumplimiento de lo establecido en la Ley de Costas en materia de vertidos, tal y como se señala en el apartado de vertidos. Una adaptación de las depuradoras a la capacidad de albergue del territorio evitando así los continuos vertidos de aguas residuales mal depuradas. Cumplimiento de la Directiva Marco de Aguas en cuanto a los límites establecidos para asegurar la buena calidad de las aguas.

Modificación de la Ley de Responsabilidad ambiental en materia de vertidos, para que los vertidos dejen de ser rentables por encima de la afección hacia la contaminación de los recursos públicos. Denegación de los permisos de prospección, exploración y extracción de hidrocarburos en la costa.



ECOLOGISTAS

e n a c c i ó n

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: Apartado de Correos 5015- 33209 Xixón
Tel: 985337618 asturias@ecologistasenaccion.org

Canarias: C/ Eusebio Navarro 16, 35003 Las Palmas 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: Apartado nº 20, 45080 Toledo
Tel: 608823110 castillalamancha@ecologistasenaccion.org

Catalunya: Can Basté - Passeig. Fabra i Puig 274, 08031 Barcelona
Tel: 648761199 catalunya@ecologistesenaccio.org

Ceuta: C/ Isabel Cabral nº 2, ático, 51001 Ceuta
ceuta@ecologistasenaccion.org

Comunidad de Madrid: C/ Marqués de Leganés 12, 28004 Madrid
Tel: 915312389 Fax: 915312611 comunidaddemadrid@ecologistasenaccion.org

Euskal Herria: C/ Pelota 5, 48005 Bilbao Tel: 944790119
euskalherria@ekologistakmartxan.org C/San Agustín 24, 31001 Pamplona.
Tel. 948229262. nafarroa@ekologistakmartxan.org

Extremadura: C/ de la Morería 2, 06800 Mérida
Tel: 927577541, 622128691, 622193807 extremadura@ecologistasenaccion.org

La Rioja: Apartado nº 363, 26080 Logroño
Tel: 941245114- 616387156 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 entresòl, 03012 Alacant
Tel: 965255270 paisvalencia@ecologistesenaccio.org

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

