

DIRECCIÓN GENERAL DE LA AUTORIDAD PORTUARIA
AVDA. DE LA HISPANIDAD, 2
11207 ALGECIRAS (CÁDIZ)

DON JUAN LÓPEZ DE URALDE GARMENDIA, con [REDACTED], Director Ejecutivo de **GREENPEACE ESPAÑA**, con domicilio en la calle San Bernardo nº 107, 28015 Madrid, en representación de la citada organización y en relación con el proyecto de infraestructuras portuarias para el desarrollo del puerto de Tarifa (resolución 17853, BOE núm. 123 de 20 de mayo de 2010/Sec. V-B. Pág. 57669)

EXPONE

A continuación, y previamente a las alegaciones propiamente dichas, exponemos los motivos de las presentes alegaciones:

CONSIDERACIONES SOBRE EL ALTO VALOR MEDIO AMBIENTAL DEL ESTRECHO DE GIBRALTAR Y EL ENTORNO DONDE SE PROYECTA EL PUERTO

En la Adenda al Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto de Ampliación del Puerto de Tarifa (en adelante, la Adenda), especialmente en los anejos sobre la caracterización ambiental del entorno donde se proyecta el puerto, queda reflejado el enorme valor ambiental de todo el entorno marino que sería afectado de forma directa o indirecta por la pretendida ampliación del Puerto de Tarifa. Los datos expuestos son más que sobrados para oponerse frontalmente a cualquiera de las alternativas de obra propuestas: extraordinario valor ecológico de la zona, singularidad biogeográfica, presencia de cinco especies del Catálogo Español de Especies Amenazadas (una de ellas catalogada “en peligro de extinción”) y otras muchas incluidas en el Anexo II del Convenio de Barcelona y de Berna, y presencia de hábitats y comunidades marinas de gran interés, incluyendo una excelente representación de dos de los Hábitats marinos (1170 “Arrecifes” y 8330 “Cuevas marinas sumergidas o semisumergidas”).

CONSIDERACIONES SOBRE EL AUMENTO DEL TRÁFICO MARÍTIMO: EFECTOS SOBRE CETACEOS Y TORTUGAS

El Estrecho de Gibraltar y en su conjunto la zona marítima que abarca desde el Golfo de Cádiz hasta el extremo oriental del Mar de Alborán constituye un enclave de especial relevancia para la conservación de la biodiversidad marina, y en especial de especies pelágicas como cetáceos, aves y tortugas marinas.

Los datos presentados en este documento por Greenpeace provienen de 21 años de seguimiento de cetáceos, aves y tortugas marinas por parte del grupo de investigación Alnitak en las aguas de Andalucía, Argelia, Marruecos y Murcia. Con lo que es actualmente considerada una de las bases de datos de estas especies mas extensa de Europa, Alnitak ha centrado su esfuerzo desde 1999 en la conservación a través de la identificación de áreas marinas protegidas en el marco de la Red Natura 2000 de la Unión Europea así como el Acuerdo para la conservación de cetáceos del Mediterráneo y Mar Negro (ACCOBAMS) del Convenio de Especies Migratorias y la Convención de Barcelona, bajo el Programa para el Medio Ambiente de Naciones Unidas.

Este documento no puede ser una evaluación exhaustiva del impacto en cetáceos y tortugas marinas del proyecto de ampliación del Puerto de Tarifa (en adelante, el Proyecto). Tal propósito requeriría un tiempo muy superior al disponible dado la inercia, envergadura y presión política de éste Proyecto de infraestructura.

Greenpeace sí desea sin embargo, mediante este informe resaltar los riesgos potenciales de la obra de ampliación del Puerto de Tarifa así como sus consecuencias a medio y largo plazo para poblaciones de especies protegidas por ley que podrían verse gravemente perjudicadas.

Si bien **para algunas especies de pequeños cetáceos resulta relativamente fácil poner en marcha medidas de mitigación para los riesgos directos de las obras de ampliación previstas, Greenpeace resalta que para otras especies, entre las que destacan algunos cetáceos muy vulnerables o la tortuga marina (*Caretta caretta*), protegida por la legislación nacional y la Directiva Hábitat, las medidas propuestas**

no son de ninguna utilidad para prevenir daños potencialmente irreversibles.

Pero es sobre todo pensando en **los potenciales efectos a medio y largo plazo que Greenpeace alerta sobre el riesgo de alteración de hábitat en una zona tan estratégica que constituye un cuello de botella crucial para estas especies, así como el importante riesgo potencial que resultaría de un incremento en el tráfico marítimo norte – sur cortando la ruta de aproximadamente un 25% del tráfico marítimo mundial en uno de los dispositivos de separación de tráfico de la O.M.I. mas importantes y complejos.**

CONSIDERACIONES SOBRE EL IMPACTO QUE TENDRÁ LA AMPLIACIÓN DEL PUERTO EN LAS INICIATIVAS INTERNACIONALES DE PROTECCIÓN DEL ESTRECHO DE GIBRALTAR

La zona marítima que nos ocupa esta hoy en el punto de mira en el marco de las estrategias internacionales de conservación de la biodiversidad y políticas de sostenibilidad, de hecho este entorno está en pleno proceso de declaración como Reserva de la Biosfera Transfronteriza por la UNESCO (ver Anexo 1) cuyo pilar es la declaración de un Área Marina Protegida en el marco del Convenio de Barcelona. Los trabajos realizados por diversos grupos de investigación en colaboración con las autoridades competentes y los sectores de pesca, transporte marítimo, defensa y turismo, se consideran internacionalmente un caso de buenas prácticas y uno de los enclaves marinos de mayor valor ecológico (en estos momentos la propuesta del Convenio de Barcelona para el establecimiento del Área Marina Protegida transoceánica del Mar de Alborán, la cual engloba el área del estrecho, se encuentra en un estado muy avanzado de su designación). Aprovechando este potencial, varias instituciones científicas de renombre internacional como la Unidad de Estudio de Mamíferos Marinos de la Universidad de St. Andrews (SMRU), el Instituto Oceanográfico de Woodshole (WHOI), el Laboratorio marino de la Universidad de Duke (WIDECASST), la Agencia Estadounidense de Océanos y Atmosfera (NOAA NMFS) o la Agencia Naval de Investigación de la Armada de EEUU (ONR), Alnitak e instituciones públicas tales como la Comisión Ballenera Internacional, el Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente, el Acuerdo ACCOBAMS, la Comisión Europea, etc. ha convertido esta zona marítima en un laboratorio para el desarrollo de tecnologías de mitigación de riesgos para cetáceos y

tortugas marinas.

Además varios proyectos de investigación ponen de relieve la extraordinaria relevancia de esta zona marítima en el marco de las estrategias de conservación de la biodiversidad marina y en especial la Directiva Hábitat de la Unión Europea. En concreto se pueden destacar el “Programa para la identificación de áreas de especial interés para la conservación de los cetáceos en el Mediterráneo español” (Proyecto Mediterráneo – Ministerio de Medio Ambiente, Medio Marino y Rural 1999 – 2002), el proyecto LIFE “Conservación de cetáceos en Murcia y Andalucía (LIFE02NAT/E/8610 – CE 2002 – 2006), la elaboración del “Plan de conservación del delfín común del Mediterráneo” (ACCOBAMS – 2002), el “Programa para la conservación de las tortugas marinas del Mediterráneo occidental (ALNITAK – NOAA NMFS 2006 – 2010) y el Plan de recuperación de la tortuga (*Caretta caretta*) del Atlántico (EEUU Dept. of Commerce).

Caben destacar también, en el marco del proyecto LIFE “Conservación de cetáceos en Murcia y Andalucía (LIFE02NAT/E/8610 – CE 2002 – 2006), las propuestas de Planes de Conservación para el delfín mular (*Tursiops truncatus*) y la tortuga boba (*Caretta caretta*) así como los Planes de Gestión de Lugares de Interés Comunitario en la zona.

El Proyecto es por tanto, incompatible con estas iniciativas nacionales e internacionales que destacan el entorno de Tarifa como fundamental para la conservación de mamíferos y tortugas marinas. Considerando estos riesgos potenciales así como las justificaciones presentadas por los promotores de la ampliación del Puerto de Tarifa y sus científicos adheridos, **Greenpeace destaca que tanto la obra como el procedimiento de su aprobación pondrán en el futuro también a la zona en el punto de mira internacional, aunque esta vez no como un caso de buenas prácticas.**

En conclusión, tras examinar la documentación expuesta al público en relación con la Adenda al Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto de Ampliación del Puerto de Tarifa, y expuesto los argumentos en los que nos basaremos, pasamos a realizar las siguientes

ALEGACIONES

PRIMERO.- La potestad de planificación y sus límites

La ampliación de un puerto entra dentro de las potestades de planificación de la administración. Esta potestad ha de quedar sometida al interés general y por las importantes consecuencias que conlleva ha de estar debidamente motivada.

La Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante en su Exposición de Motivos se pronuncia señalando que la importancia de una obra de envergadura como un puerto ha de estar debidamente justificada. Dice así:

“Las necesidades de una nueva regulación del dominio público portuario surgen, además de por el rodaje de más 10 años de la propia Ley de Puertos, por la necesidad de adaptarlo a los cambios en el modelo de gestión de los puertos.

*Por otra parte, mientras que la legislación de costas tiene como objetivo esencial recuperar el uso del litoral, por lo que se afirma la necesidad de garantizar el uso común general o uso público de las playas y costas, la finalidad esencial o primordial de los puertos es justamente realizar un conjunto de operaciones económicas complejas y de gran relevancia, que resultan en muchos casos incompatibles con el uso común general. En los puertos se trata de transformar las pertenencias del dominio público litoral a fin de convertirlas en soportes e infraestructuras que garanticen el tráfico marítimo en condiciones de seguridad y eficiencia **-lo que, a veces, es difícil de compatibilizar con el mantenimiento inalterado del medio natural-**. Por ello, la consideración de los puertos e instalaciones portuarias de titularidad estatal como verdaderas obras o infraestructuras públicas ha de incidir sobre el régimen jurídico de utilización y*

sobre su forma de ocupación y explotación.”

En relación con la ampliación o modificación de puertos, la citada Ley en su artículo 21, según la redacción introducida por la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general señala:

“1. La realización de nuevas obras de infraestructura y la ampliación de los puertos estatales existentes, exigirá la redacción y aprobación del correspondiente proyecto y estudios complementarios por la Autoridad Portuaria competente o, en su caso, por Puertos del Estado.

Dichos proyectos se someterán al procedimiento de evaluación de impacto ambiental cuando ello sea exigible en aplicación de la legislación específica.

....”

La importancia de las decisiones respecto a los puertos tiene tal incidencia que ha de ser adoptadas una vez se haya aprobado el Plan Director de Infraestructuras del Puerto. Dice así el artículo 38 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general:

“1. La construcción de un nuevo puerto de titularidad estatal, la ampliación o realización de nuevas obras de infraestructura de uno existente, que alteren significativamente su configuración, requerirá la previa aprobación del Plan Director de Infraestructuras del puerto.

El proyecto de Plan Director de Infraestructuras será elaborado por la Autoridad Portuaria e incluirá: la definición de las necesidades de desarrollo de un puerto durante un horizonte temporal de, al menos, 10 años, la determinación de las distintas alternativas de desarrollo, el análisis de cada una de ellas y selección de la más óptima, estudios de impacto ambiental que procedan, previsión de

desarrollo por fases, valoración y recursos, análisis financiero y de rentabilidad, y análisis de accesos terrestres.

La aprobación del Plan Director de Infraestructuras que tenga como objeto la construcción de un nuevo puerto corresponderá al Ministro de Fomento, a propuesta de Puertos del Estado.

2. Previa a su aprobación y una vez realizada la tramitación ambiental que corresponda por las Autoridades Portuarias, se elevará por Puertos del Estado al Ministerio de Medio Ambiente para la evaluación de impacto ambiental, cuando proceda. Asimismo, y previa su aprobación, se dará audiencia a la autoridad autonómica competente en materia de ordenación del territorio.

3. La ejecución de las obras previstas en un Plan Director de Infraestructuras requerirá, en su caso, la modificación del Plan de utilización de los espacios portuarios, de acuerdo con lo previsto en el artículo 97 de esta Ley”.

Pues bien, en el presente caso no se cumplen ninguna de esas condiciones. Esto es, la decisión **no se encuentra motivada** ya que **la ampliación del Puerto no está justificada, y no se ha realizado el Plan Director de Infraestructuras requerido.**

Al hilo de todo ello, se ha de señalar que ésta precipitada y no justificada planificación en cuanto a los puertos se refiere, ha sido reconocida por varios pronunciamientos de los tribunales. **Son ya, numerosos los casos de ampliaciones de puertos que han sido rechazados por los tribunales por no tener la debida justificación,** y por no haberse seguido y cumplido con el rigor requerido todos aquellos requisitos y motivaciones que permiten que la decisión planificadora se realice con todas las garantías y solo en los casos necesarios, ponderando debidamente las importantes consecuencias, incluso a veces difícilmente reversibles, que implica la construcción o ampliación de un puerto.

En este sentido la reciente sentencia del Tribunal Supremo sobre el Puerto de Marín de fecha de fecha 30 de octubre de 2009, en la que se obliga a reponer las cosas a su estado originario, repartiendo esta obligación de la siguiente forma:, la Junta de Galicia lo

será en un 30% (como autora de la aprobación definitiva del Plan que anulamos), la Diputación Provincial de Pontevedra en un 20% (como autora de las aprobaciones inicial y provisional de dicho Plan) y la Autoridad Portuaria del Puerto de Pontevedra-Marín en un 50% (como Administración promotora del Plan).

En el mismo sentido la Sentencia de fecha 4 de octubre de 2006 (casación 2507/2003) confirmando la anterior del Tribunal Superior de Justicia de Galicia de 30 de enero de 2003 por la que se anuló el Plan Especial del Puerto de Vigo en la parte en la que preveía la edificación en él de una sede institucional destinada a servicios administrativos no portuarios.

SEGUNDO.- Vulneración del procedimiento

En el presente caso no se ha seguido el procedimiento previsto en los artículos del Real Decreto Legislativo del 2008. Así tal y como consta en la Addenda expuesta al público el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental del Proyecto de ampliación del Puerto de Tarifa se remitió al Ministerio de Medio Ambiente Rural y Marino el 13 de octubre de 2005 y posteriormente fue expuesto al público el 5 de diciembre de 2007. Lo que ahora se somete a exposición pública en el año 2010, **esto es, cinco años más tarde del inicio**, es el nuevo Proyecto de infraestructura portuaria y la información ambiental complementaria, que ha sido objeto de informes negativos, y de importantes modificaciones. Ello unido al tiempo transcurrido hace absolutamente necesario el inicio de un nuevo procedimiento.

Pero es que además el planteamiento realizado no se ajusta ni mínimamente a la realidad actual, destaquemos entre otras la falta de justificaciones del Proyecto desde el punto de vista económico. Así, ni se contempla ni se menciona el contexto de crisis, no solo nacional sino mundial en el que nos encontramos y que tal y como señalan los expertos va a marcar la economía y limitar el crecimiento durante muchos años. Ello son datos que necesariamente deberían valorarse y tenerse en cuenta.

En relación con la realización de actuaciones fundamentadas en criterios económicos y de desarrollo desconociendo las limitaciones medioambientales recordamos la reciente Sentencia del Tribunal Supremo de en relación con el polígono de las Aletas y que señala:

“No ponemos en duda, desde luego, y tampoco lo hace la demandante, que el objetivo perseguido de estimular el relanzamiento económico del área de la Bahía de Cádiz sea un fin legítimo y merecedor de respaldo. Tampoco cuestionamos, pues no ha sido objeto de debate, que las actuaciones someramente enunciadas en el acuerdo del Consejo de Ministros que declara la reserva demanial -expuestas luego con mayor concreción en el Convenio suscrito entre la Administración del Estado y la Junta de Andalucía- sean adecuadas para la realización de aquel fin. Ahora bien, para que la declaración de reserva sea ajustada a derecho debe quedar debidamente justificado que las actividades e instalaciones allí contempladas han de asentarse en terrenos de dominio público porque, por su naturaleza, no puedan tener otra ubicación. Vemos así que el tenor de la norma es considerablemente restrictivo: no basta con que resulte propicia o ventajosa la ubicación de las actividades e instalaciones en ámbito del demanio; es imprescindible la justificación de que éstas, por su naturaleza, no pueden tener otra ubicación.

Es cierto que el informe técnico señala tres factores por los que considera que la zona a que se contrae el acuerdo impugnado es la única opción de localización viable dentro del ámbito de la Bahía gaditana: es físicamente la única bolsa de suelo vacante con dimensiones y localización susceptibles de acoger el proyecto; está situada fuera de las extensas e importantes afecciones de protección ambiental existentes; y, en fin, es el único lugar del área urbana de la Bahía funcionalmente capaz de desarrollar una gestión completamente integrada de los diferentes modos de transporte y poder cumplir plenamente las funciones logísticas que forman parte sustancial del proyecto.

Pero debe notarse que la afirmación de que se trata de la única opción de localización viable se realiza en el mencionado documento técnico sin el respaldo de un estudio de posibles alternativas como el que habría sido inexcusable en el caso de la evaluación de impacto ambiental de un proyecto, de conformidad con lo previsto en los artículos 1 y 2 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental (según la redacción dada a dichos preceptos por la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de

determinados planes y programas en el medio ambiente).

En definitiva, el mero enunciado de esos tres factores a que alude el documento técnico, sin ninguna aportación de datos, análisis y valoraciones comparativas que lo respalden, resulta claramente insuficiente para servir de sustento a la decisión controvertida”.

Pero es que además en todo caso, la presente exposición pública no reúne los requisitos y garantías exigidas. Así el citado Real Decreto tan solo plantea en la tramitación de la declaración de impacto ambiental, la exposición pública que se contempla en su artículo 9. De tal forma que ésta debería de cumplirse íntegramente y en todas sus determinaciones. Pero no es así en el presente caso, en el que se parte de que tan solo ha de ser objeto de exposición una parte del proyecto, desconociendo que precisamente lo importante es que el procedimiento guarde una continuidad.

El procedimiento administrativo es una garantía para el ciudadano de que se va a seguir un iter procedimental, cuya salvaguarda es el cumplimiento de todos los requisitos. Sobre la importancia de seguir los procedimientos en materia de impacto ambiental citamos la Sentencia del Tribunal Supremo de fecha 26 de junio de 2007, en la que se declara la caducidad de las actuaciones. La sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía (sede Sevilla) de fecha 30 de enero de 2009, destaca:

“Pero esto es tanto como convertir la Declaración de Impacto Ambiental en una mera formalidad, con grave quebranto de la normativa ambiental autonómica estatal y comunitaria, que establece como objetivo de las políticas medioambientales en la Unión el alcanzar un elevado nivel de protección (Artículo 174 del Tratado de la Unión). La administración Ambiental sin toma de datos y sin seguir procedimiento alguno, a ojo,

...La evaluación ambiental , como toda evaluación de realidades complejas, requiere una adecuada toma de datos y una metodología rigurosa generalmente aceptada que permita la adopción de las decisiones pertinentes.”

Señalar también que esa falta de información y de cumplimiento de los requisitos exigidos

para que pueda producirse una adecuada participación por parte de los ciudadanos incumple lo dispuesto en **el artículo 45 de la Constitución Española**, en el artículo 10 de la **Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente** y de lo dispuesto en **el artículo 4 del Convenio de Aarhus** firmado el 25 de junio de 1998, **y ratificado por España el 29 de diciembre de 2004.**

TERCERO.- Incumplimiento del PORN del Parque del Estrecho

El Decreto 308/2002, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Plan de Ordenación de Recursos Naturales (PORN) del frente litoral Algeciras-Tarifa en su preámbulo destaca:

“El frente litoral de los municipios de Algeciras y Tarifa constituye un espacio natural de gran singularidad e importancia estratégica. Situado en la confluencia del Mediterráneo y el Atlántico, zona puente entre dos continentes, constituye un espacio marítimo-terrestre de gran importancia ecológica, biogeográfica, arqueológica, pesquera y paisajística. Es preciso, por tanto, que se realice un aprovechamiento racional de los recursos naturales, a lo que contribuye la actividad administrativa de la planificación que, por su carácter preventivo, tiene una importancia decisiva en relación con la ejecución de la política ambiental. En este sentido, el Tribunal Constitucional ha destacado que la planificación de los recursos naturales no es sino una forma de poner orden y concierto para conseguir la utilización racional que exige la Constitución (Sentencia 102/1995, de 26 de junio).”

El Decreto 262/2007, de 16 de octubre, por el que se aprueba el Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Natural del Estrecho y se modifica el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del frente litoral Algeciras-Tarifa, aprobado por Decreto 308/2002, de 23 de diciembre señala:

“El Estrecho de Gibraltar constituye un espacio marítimo-terrestre de gran riqueza e importancia ecológica, biogeográfica, paisajística, arqueológica y pesquera. Prueba del reconocimiento de estos valores es la existencia en la zona de tres espacios naturales protegidos: el Parque Natural del Estrecho, el Paraje Natural Playa de Los Lances y el Monumento Natural Duna de Bolonia. Así mismo, se trata

de una de las zonas más importantes de migración intercontinental de aves, razón por la cual, en cumplimiento del apartado 2.a) del artículo 3 de la Directiva 79/409/CEE, de 2 de abril de 1979, relativa a la conservación de las aves silvestres, en mayo de 2003 fue designada la “Zona de Especial Protección para las Aves del Estrecho”, que incluye la actual ZEPA Playa de Los Lances y el Parque Natural del Estrecho.

El citado Decreto se refiere a los puertos en los siguientes apartados:

“Cinco. Se modifica el apartado 5.3.3.2. Infraestructuras portuarias, del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Frente Litoral Algeciras-Tarifa, aprobado por Decreto 308/2002, de 23 de diciembre, que queda redactado en los siguientes términos:

“1. Queda prohibida la construcción de infraestructuras portuarias en el ámbito de aplicación del Plan.

2. De manera excepcional, y por razones de interés público debidamente acreditadas, la Consejería de Medio Ambiente podrá autorizar determinados proyectos de mejora y ampliación del Puerto de Algeciras, una vez evaluadas sus repercusiones sobre el lugar conforme a la normativa vigente y cumplidos los requisitos impuestos por la normativa aplicable a la Red Natura 2000”.

“Seis. Se introduce un punto

6.3.2. Conservación de los hábitats y la flora y fauna silvestres

a) Con la finalidad de compatibilizar los usos y aprovechamientos con la conservación de los recursos naturales, podrán limitarse los usos y accesos en los hábitats de interés comunitario catalogados como prioritarios. Esta medida tendrá especial relevancia durante la época de reproducción.

b) Son prioritarias las acciones encaminadas a eliminar especies de flora catalogadas como invasoras y sustituir la población retirada por ejemplares autóctonos.

*c) **El desarrollo de obras de modificación, reparación y creación de infraestructuras**, así como las actividades y eventos deportivos, incluida la práctica de actividades de turismo activo, prestarán una atención especial a los períodos de reproducción de las especies de aves que puedan verse afectadas. De*

forma genérica, se considerarán períodos más sensibles para el desarrollo de tales actuaciones, entre el 15 de marzo y el 15 de julio, pudiendo establecer la Consejería competente en materia de medio ambiente las limitaciones espacio-temporales que estime oportunas para evitar afecciones.

d) Las actuaciones en materia de puertos así como las que se desarrollen para la defensa y protección de la línea de costa deberán prestar una atención especial a los posibles efectos negativos sobre los hábitats presentes y prioritariamente a la dinámica litoral natural.”

Precisamente, los valores específicos donde se ha proyectado el puerto quedan constatados en el ámbito de aplicación del PORN (Anexo 2). El Proyecto propuesto incumple todo ello y pretende realizar una ampliación del puerto que entra en abierta contradicción con la protección prevista para el Parque del Estrecho y supone un importante atentado contra los valores que por medio del Parque se pretende proteger.

CUARTO.- Incumplimiento del Convenio Europeo del Paisaje

El Proyecto de ampliación incumple el Convenio Europeo del Paisaje firmado en Florencia el 20 de octubre del año 2000 y al cual se adhirió el Estado español en su momento, y que ha sido ratificado el 26 de noviembre del 2007, entrando dicha ratificación en vigor el 1 de marzo del 2008. La Revista Española de Derecho Administrativo en su número 140 publica un artículo de Doña Carmen Fernández Rodríguez, “El paisaje, el medio rural y el patrimonio natural en las recientes iniciativas legislativas estatales y señala:

“La Convención parte de toda una serie de premisas que constituyen el sustrato que trae como consecuencia la afirmación de la necesaria protección , ordenación y gestión del paisaje, en la consideración de que el paisaje participa de manera importante en el interés general en su dimensión cultural, ecológica medioambiental y social. En este sentido el paisaje representa un componente fundamental del patrimonio cultural y natural de Europa y coopera en la elaboración de las culturas locales, contribuyendo al más completo desarrollo de los seres humanos y a la consolidación de la identidad europea.

La ponderación de los intereses que pueden verse afectados ante la alteración de los paisajes-estética y contemplación versus desarrollo económico- ha de tener en

cuenta que el paisaje en sí mismo es un recurso favorable para la actividad económica, con cuya protección gestión y ordenación adecuadas se puede contribuir también a la creación de empleo. La transformación del paisaje, por ello, ha de hacerse de forma menos acelerada ya que los factores que en él repercuten son muy numerosos: la producción agrícola, ganadera, silvícola, industrial y minera, así como las prácticas de la ordenación del territorio, del urbanismo, del transporte, de las infraestructuras, del turismo y del tiempo libre y, más genéricamente, los cambios económicos mundiales continúan, en muchos casos, acelerando su transformación.”

QUINTO.- El Proyecto de ampliación contradice lo dispuesto en el Plan de Ordenación Territorial de Andalucía

En el ámbito del Transporte, el Plan de Ordenación Territorial de Andalucía (POTA), publicado por la Junta de Andalucía en 2006 propone:

“El Sistema Portuario debe lograr una organización del conjunto de puertos comerciales, pesqueros y deportivos como un sistema integrado y coordinado, conjuntamente con la red ferroviaria y viaria de alta capacidad y la red de Áreas de Transporte de Mercancías.

Ello supone implicar a la totalidad de las autoridades portuarias y a las instituciones autonómicas y estatales corresponsables en estas materias, en la planificación del transporte de Andalucía, basado en los siguientes contenidos:

(...)

- Medidas para la potenciación del conjunto de puertos comerciales, y en especial del Puerto de la Bahía de Algeciras como nodo de primer nivel para el tráfico marítimo internacional y de su articulación con el resto de Andalucía.*
- Potenciación de las funciones comerciales, turísticas y económicas de los puertos pesqueros y de recreo sobre los ámbitos territoriales y urbanos en que se ubican.”*

De manera más concreta y explícita, el Decreto 262/2007, de 16 de octubre, por el que se aprueba el Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Natural del Estrecho y se modifica el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del frente litoral Algeciras-Tarifa, aprobado por decreto 308/2002, de 23 de diciembre. (BOJA 233/2007, de 27 de noviembre) especifica:

“Cinco. Se modifica el apartado 5.3.3.2. Infraestructuras portuarias, del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Frente Litoral Algeciras-Tarifa, aprobado por Decreto 308/2002, de 23 de diciembre, que queda redactado en los siguientes términos:

1. Queda prohibida la construcción de infraestructuras portuarias en el ámbito de aplicación del Plan.

*2. De manera excepcional, y por razones de interés público debidamente acreditadas, la Consejería de Medio Ambiente podrá autorizar **determinados proyectos de mejora y ampliación del Puerto de Algeciras**, una vez evaluadas sus repercusiones sobre el lugar conforme a la normativa vigente y cumplidos los requisitos impuestos por la normativa aplicable a la Red Natura 2000”.*

Teniendo en cuenta que el POTA sitúa Tarifa en el área metropolitana de Algeciras, queda claro que la actividad portuaria industrial corresponde a la propia Bahía de Algeciras mientras la pesca artesanal y la conservación de los recursos naturales y del paisaje urbano, a Tarifa.

SEXTO.- No se contempla la Alternativa 0

La Adenda del Proyecto está enfocada exclusivamente a elegir de entre las tres alternativas propuestas de ampliación la que supuestamente menores impactos tendrá en la zona. Cabe deducir que el encargo del Informe de la Adenda por parte de la Autoridad Portuaria persigue en todo momento la construcción de la ampliación, porque en esta Adenda no se plantea en ningún momento una cuarta alternativa: la inviabilidad ambiental del Proyecto, una de las alternativas que quiere evitar en todo momento el ente promotor.

Por tanto, esta Adenda al ser un informe encargado y financiado por el ente promotor de la ampliación del puerto, carece de la necesaria imparcialidad y muestra un claro sesgo

dirigido a validar de entre las alternativas planteadas la que supuestamente menor impacto ambiental tendría. Sin embargo, dicho informe se limita, como se ha comentado, a optar por una de las tres alternativas planteadas (con una serie de medidas correctoras), sin que en ningún momento se explicita claramente si la pretendida ampliación del puerto es ambientalmente viable o no.

En este sentido, cuando se habla en el informe de la “incidencia de la obra de ampliación y medidas paliativas”, se indica siempre que “*las prestaciones medioambientales de la Alternativa 2 son las mejores de las tres alternativas barajadas*”. **La pregunta que cabe plantearse es si la mejor de las tres alternativas posible es, a pesar de todo, aceptable desde el punto de vista ambiental. Esta cuestión fundamental se elude en la Adenda.**

El Proyecto se inicia entrando directamente en materia sin la necesaria introducción en la que se encuadre geográficamente la zona y que comente su particularísimo interés desde muchos puntos de vista, los antecedentes que señalan la singularidad e importancia de la biota marina del entorno y sin especificar de modo claro y explícito las figuras de protección que la amparan (Parque Natural del Estrecho y Lugar de Importancia Comunitaria ES6120012, Frente litoral del estrecho de Gibraltar, de la Red Natura 2000).

Todo ello es imprescindible a la hora de valorar los impactos del Proyecto y de dictaminar sobre su viabilidad. Por lo demás, como se ha dicho, el informe constituye una magnífica exposición de los extraordinarios valores ambientales del medio marino de la zona y de su notoria singularidad, que justificarían ante cualquier observador imparcial la inviabilidad ambiental del Proyecto.

La conclusión de la Adenda apoyada en el informe de la Universidad de Sevilla (Anejo 05 de la Adenda. *Estudios de la evolución espacio-temporal de las comunidades intermareales y submareales de la Isla de Tarifa, con inclusión de hábitats protegidos (cuevas semisumergidas)*) es la siguiente:

“La alternativa 2 es la más favorable, la que minimiza los posibles impactos y por lo tanto la que se considera más viable”.

A lo largo del informe se habla de la Alternativa 2 como “*la que menor incidencia ambiental parecía mostrar*”, “*menor incidencia ambiental en términos generales*” (¿qué significa “en términos generales”?), “*no afectará a la biota de la isla (al menos de forma significativa)*” (¿qué se entiende por “significativa”?).

Parece, por tanto, que el informe de la Universidad de Sevilla se limita a comparar las tres alternativas del ente promotor y a sugerir entre ellas la más viable ambientalmente. Sin embargo, no se contempla una cuarta posibilidad, la inviabilidad de las tres propuestas por motivos ambientales, que es la que bajo ningún concepto quiere el ente promotor. Que la Alternativa 2 sea más viable que las otras dos no la convierte en viable en términos absolutos.

Greenpeace considera que ninguna de estas alternativas se puede compaginar con una política de conservación del medio ambiente en el Estrecho de Gibraltar, en el entorno de Tarifa y en la linde y los fondos marinos del Parque Natural cuyo riesgo no está correctamente planteado. No parece aceptable que no se haya contemplado la Alternativa 0, es decir la no construcción de la ampliación.

SÉPTIMO.- Artículo 45 de la Constitución Española e informe del Consejo de Estado sobre protección de habitats y especies marinas

Además la actuación de la administración queda sometida al artículo 45.2 de la Constitución Española, que establece:

“2. Los poderes públicos velarán por la utilización racional de todos los recursos naturales, con el fin de proteger y mejorar la calidad de la vida y defender y restaurar el medio ambiente, apoyándose en la indispensable solidaridad colectiva”.

Este precepto recoge **un mandato de protección y conservación** de nuestro patrimonio natural que al tiempo constituye **una necesidad para asegurar nuestros ecosistemas y sus componentes**.

Asimismo, destacar que el carácter de norma jurídica del artículo 45 de la Constitución Española le permite surtir los efectos reconocidos en el artículo 53.3 del

mismo texto, y en ese sentido, **informar la legislación positiva, la práctica judicial y la actuación de los poderes públicos.** Por ello, actúa como **parámetro de constitucionalidad de las leyes y de anulación o inaplicación de reglamentos y de anulación de actos que contravengan formalmente su contenido.**

A todo ello se ha de añadir que el Consejo de Estado en el Informe de julio de 2006 sobre las **“competencias de las distintas administraciones territoriales y órganos de la administración general del estado en materia de protección de hábitats y especies marinas y de declaración y gestión de áreas marinas protegidas”**, emitido a petición del Gobierno, señala, que ante las amenazas que pesan sobre el medio marino:

“el ordenamiento jurídico español ha añadido una nueva función, a las clásicas de los poderes públicos”, cual es la función pública de conservación y utilización sostenible de la biodiversidad biológica del medio marino, y destaca que es indiscutible la obligación de los poderes públicos de gestionar, en sentido amplio, la biodiversidad del medio marino.”

De conformidad con lo expuesto por el Consejo de Estado en el citado Informe, esta obligación debe ponerse en marcha cuanto antes, ya que el Consejo de Estado señala que el diagnóstico de su informe de julio de 2006,

“ha puesto de relieve un retraso en la puesta en marcha de una política de Estado de conservación in situ de la biodiversidad marina que debería remediarse con rapidez.”

OCTAVO.- La ampliación propuesta terminará con la población de *Patella ferruginea* (Catalogada en Peligro de Extinción)

La lapa *Patella ferruginea* se halla incluida desde 1999 (Orden de 9 de junio de 1999, BOE, 148, de 22 de junio de 1999) en la categoría “en peligro de extinción” del Catálogo Español de Especies Amenazadas. Con tal motivo y según establece la Estrategia de Conservación de la Lapa Ferruginea en España del Ministerio de Medio Ambiente (aprobada en 2008) y de acuerdo con estipulado en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad deben *“realizarse actuaciones para la*

conservación de la especie en las tres comunidades donde habita (Andalucía, Ceuta y Melilla), así como en las islas Chafarinas”.

Cabe señalar que sólo se han censado algo más de un millar de ejemplares en todo el litoral peninsular español, con los principales contingentes ubicados en la zona del Estrecho de Gibraltar. En el informe de la Adenda, elaborado por la Universidad de Sevilla se incluye un censo de 58 ejemplares en el dique de abrigo del actual puerto. Este censo quedaría englobado dentro de la ampliación que se propone, limitando a este grupo de lapas el crecimiento óptimo de la población y abocando a esta población a la supervivencia como si de un zoológico se tratase, estrategia muy alejada de lo que se señala en la Estrategia de Conservación del Ministerio. La Adenda al Proyecto señala además la presencia de la lapa en la plataforma de abrasión de La Caleta, adyacente al Este del actual puerto y que sería destruída por el Proyecto de Ampliación, sin que el informe de la Adenda especifique encima el número.

En lo que se refiere a los ejemplares de esta lapa en el actual dique de abrigo, lo expuesto en el informe de la Universidad de Sevilla resulta altamente preocupante. Se indica por un lado que:

“la biota asociada al muro (cara externa) del dique exterior de abrigo al actual puerto de Tarifa, así como la vinculada a los bloques cúbicos de escollera, revelan la existencia de cinco especies protegidas muy bien establecidas y con numerosos efectivos: Patella ferruginea, Cymbula nigra, Lythophyllum bissoides, Dendropoma petraeum y Astroides calycularis” (página 103)

y por otro que:

“La Alternativa 2, por otra parte, permite un “corredor hídrico” que garantiza la pervivencia de las citadas especies asociadas a la parte exterior del muro. Respecto a Patella ferruginea, la más relevante por ser la única de las cinco declarada en peligro de extinción, se evita el problema que plantea su Estrategia de Conservación, documento que explícitamente se opone al traslado de ejemplares (debido esencialmente a experiencias previas realizadas, por registrar una elevada mortalidad de efectivos en los nuevos sustratos donde fueron

reubicados), lo que dejaría sin margen de maniobra una posible actuación conciliadora (por ejemplo, traslado controlado de bloques y reubicación topográfica de éstos, de forma que los ejemplares trasladados en sus sustrato quedaran en el mismo nivel de marea, y lo hicieran a una zona próxima y equivalente ambientalmente a aquella de donde procedían) pues los ejemplares aludidos están acantonados en pared de cemento y, por tanto, no pueden ser trasladados con sus sustrato” (página 103).

A pesar de lo dicho, se señala a continuación en el mismo informe y en la misma página que:

*“debe contemplarse la posibilidad de trasladar las mismas al nuevo dique de abrigo si la obra se llevara a efecto, teniendo en consideración una operación de marcaje y seguimiento durante el transporte de los ejemplares de *Patella ferruginea*, a efectos de evitar su segura muerte”.*

En la Estrategia de Conservación de *Patella* del Ministerio, se constata el fracaso de la reubicación de esta especie como medida compensatoria de obras en sus hábitats y con unas circunstancias parecidas a las que se dan ahora en Tarifa se ha denegado por parte del Ministerio de Medio Ambiente la tercera fase de ampliación del vecino puerto de Ceuta (BOE nº 291 de 3 de diciembre de 2009, Sec. III. Pág. 103149, ver Anexo 3).

Pero, en lo que se refiere a esta especie, la carencia más notoria y grave del informe es que se ha censado el número de ejemplares de lapa en la zona intermareal situada al Este del actual puerto (denominada en el informe “plataforma de abrasión de La Caleta). Toda esta zona quedará destruida con la pretendida actuación. A pesar de ello, y a pesar de que se señala el gran valor ecológico de la zona y la presencia de *Patella ferruginea*, no se especifica el número de ejemplares de la lapa en este singular enclave (como se ha hecho con el dique de abrigo del actual puerto), que constituye un hábitat favorable para esta lapa. Por el contrario, se ha realizado un estudio detallado de *Dendropoma petraeum* y de la ictiofauna de las cubetas intermareales del lugar este.

NOVENO.- Se obvia la existencia de especies endémicas en la zona

La Adenda al Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto no evalúa convenientemente los efectos sobre las comunidades biológicas de interés. De hecho el mayor problema de fondo, con relación a la ampliación del proyectado puerto de Tarifa, radica en la singularidad de la zona donde se proyecta la ampliación y el previsible impacto sobre los endemismos del Estrecho de Gibraltar.

Se define como “endemismo”, la condición de una especie propia de un territorio concreto. Los endemismos del estrecho de Gibraltar son especies cuya distribución mundial abarca las costas comprendidas entre Cádiz y Sotogrande en la orilla europea, entre el cabo Espartel y Ceuta en la orilla africana. Se ha publicado en una revista científica (Gofas S. 1999 Marine molluscs with a very small range in the Strait of Gibraltar. *Diversity and Distributions*, 4: 255-266) una reseña de los moluscos con esta distribución restringida. Solamente cuatro de ellos se conocían a principios del siglo XX pero, aún así, hubo que esperar la década de los 1980 para que la exploración faunística de la región fuera lo suficientemente detallada y que se conozca su distribución geográfica.

El hecho de que no estén amparados por los textos legales se debe a que la mayoría de ellos se descubrieron y nombraron entre 1982 y la actualidad, posteriormente a la redacción de los convenios internacionales (Convenio de Berna, 1979; Convenio de Barcelona con un listado de especies heredado del convenio de Berna) que son la base de los listados actualmente contemplados por la legislación. Dos de estos endemismos, los moluscos *Nassarius tingitanus* y *Cassidula abylensis*, están ahora recogidos en el Libro Rojo de los Invertebrados de Andalucía (Barea-Azcón J.M., Ballesteros-Duperón E. y Moreno D. (coords.), 2008. Consejería de Medio Ambiente, Junta de Andalucía, Sevilla.).

Sin embargo, el PORN del frente litoral Algeciras-Tarifa (Decreto 308/2002) reza, en el apartado 2.1.2.2:

“En los trabajos científicos realizados en la zona se han citado más de 1900 especies de flora y fauna marina, siendo descritas, algunas de ellas, como nuevas para la Ciencia. También, un número considerable de estas especies han sido primeras citas para la costa andaluza.”

“Entre las especies con mayor interés conservacionista debido a su endemidad y/o rareza a nivel mundial o local destacan:

-Los poríferos: *Axinella estacioi*, *Ciocalapata almae*, *Dyctionella alonsoi*, *Haliclona palmonensis*, *Myxilla tarifensis*.

-Los cnidarios: *Merona ibera*, *Cervera atlantica*, *Scleranthelia microsclera*.

-Los moluscos: *Aclis verduini*, *Alvania altenai*, *Alvania vermaasi*, *Caecum cuspidatum*, *Cassiella abylenis*, *Granulina vanhareni*, *Dikoleps pruinosa*, *Gibberula jansseni*, *Hydrobia joessei*, *Jujubinus dispar*, *Mitrella bruggeni*, *Mitrolumna wilheminae*, *Nassarius tingitanus*, *Onoba josae*, *Onoba tarifensis*, *Onoba guzmani*, *Parviturbo fenestratus*, *Acteon tornatilis*, *Berghia verrucicornis*, *Caloria elegans*, *Chromodoris britoi*, *Cuthona thompsoni*, *Doto furva*, *Roboastra europaea*, *Runcina bahiensis*, *Runcina macrodenticulata*, *Tambja ceutae*, *Tambja tarifensis*, *Thordisa azmanii*, *Trapania hispalensis*, *Trapania orteai*, *Notolimea clandestina*, *Polycera aurantiomarginata*, *Flabellina baetica* y *Flabellina insolita*.

-Los crustáceos: *Caprellazas santosrosai*, *Pedoculina garciagomezi*, *Urothoe hesperiae*, *Ammothella gibraltarensis*, *Hannonia stocki*, *Tarificola bulbosus*, *Scyllarides latus*, *Scyllarus arctus*, *Scyllarus posteli*, *Stenopus spinosus*, *Synalpheus hululensis*.

-Los briozoos: *Calyptotheca obscura*, *Hemicyclopora dentata*, *Sessibugula barrosoi*.”

Cabe poner de manifiesto que en esta lista de 57 especies, 22 se describieron entre 1982 y 1989, otras 18 se describieron entre 1990 y 1998 (Fuente: European Register of Marine Species <<http://www.marbef.org/data/erms.php>>), o sea el 70% era desconocido por la Ciencia antes de estas fechas. El listado, al que suscribimos totalmente, incluye 13 especies que son endemismos estrictos del Estrecho, representando aproximadamente la mitad de las que se ha comprobado esta condición.

Un ejemplo representativo de las amenazas que pesan sobre los endemismos se puede tener con el Molusco Gasterópodo *Nassarius tingitanus*, un endemismo estricto del Estrecho recogido en el Libro Rojo de los Invertebrados de Andalucía. Está extinta localmente desde al menos 1972 en su localidad tipo Tánger como consecuencia del desarrollo urbano y portuario; desapareció de los alrededores de Barbate en 1998,

posiblemente debido al enfangamiento de la zona provocado por el dragado del puerto pesquero; en el año 2008 se perdió el tramo de su área africana correspondiente al puerto de contenedores de Tanger-Med. Como consecuencia de la exigüidad de su área de distribución esta especie corre un serio peligro de extinción (calificada como “vulnerable” en el Libro Rojo) y la Isla de Tarifa puede constituir una parte substancial de su área relicta. La distribución geográfica exigua de estas especies se debe, precisamente, a su extrema sensibilidad a variaciones ambientales y, entre otros factores, al enfangamiento.

Además, la declaración de Parque Natural del Estrecho remite a la elaboración del Plan de Ordenación de Recursos Naturales. Con relación a los objetivos del Parque, dicho Plan de Ordenación, en el Decreto 308/2002 (apartado 4.1.1.1. Recursos naturales) plantea como objetivo:

“Conceder prioridad a la conservación de especies y subespecies endémicas, de aquellas cuya área de distribución sea reducida y de las migratorias”

Por lo tanto se entiende que cualquiera especie endémica de este espacio, aunque no esté explícitamente nombrada en textos generales de protección o en catálogos, está legalmente amparada por la declaración de Parque Natural.

Cabe destacar que no es solamente la propia franja rocosa de Isla de Tarifa (en la que se centra el Anejo 5 de la Adenda al informe de impacto ambiental) sino también las “Plataformas de abrasión desde Tarifa hasta Los Parentones” que tienen la calificación A1. “Espacios naturales costeros de extraordinario interés” ampliamente justificada considerando el estrecho vinculo de varios endemismos del Estrecho (entre ellos el gasterópodo *Cassiella abylenis*, género monotípico endémico del Estrecho) con la zona intermareal.

La proximidad de la infraestructura proyectada con el linde del Parque es tal (30 metros en la punta del muelle, 20 metros a la raíz del dique Este, si nos guiamos con los mapas que acompañan el informe de impacto ambiental) que no se puede pretender que la parte clasificada A1 no será afectada.

Por tanto, Greenpeace considera que la ampliación proyectada terminará con estas especies enemigas ya que necesitan unas condiciones únicas y muy concretas para su viabilidad óptima.

DÉCIMO.- Inviabilidad de las medidas correctoras propuestas sobre los hábitats marinos

En cuanto a las medidas correctoras previstas en la Adenda se mencionan:

- uso de barreras antiturbidez,
- uso de cortinas antiturbidez y
- traslado de bloques y piedras dolomíticas desde el actual dique de abrigo al nuevo con objeto de evitar el sepultamiento de los ejemplares de *Patella ferruginea*.

A este respecto, las barreras y cortinas antiturbidez quedan muy bien en el papel pero su efectividad real es muy limitada. Además, una vez finalizada la obra y retiradas dichas barreras y cortinas, el aumento de la turbidez del agua será un hecho, como sucede en todas las zonas portuarias. Por otro lado, en lo referente al traslado de bloques y piedras portando los ejemplares de *Patella ferruginea*, hay que señalar que el traslado de ejemplares se desestima en la Estrategia de Conservación del Ministerio de Medio Ambiente de las especie. Por otro lado, resulta quimérico pensar que el operario de turno será lo suficientemente habilidoso y tendrá la paciencia necesaria para colocar los bloques y piedras de tal forma que las lapas queden al mismo nivel del mar que en su posición original. En el mismo informe de la Universidad de Sevilla se comenta que en experiencias previas de traslado de ejemplares de esta especie era frecuente el desprendimiento de los mismos.

Como medida compensatoria prioritaria se contempla en el informe:

“convertir el nuevo dique de abrigo, no sólo en un escenario físico en el que se reproduzcan las pozas intermareales cuya fauna íctica va a desaparecer, sino en una zona especialmente adecuada para el asentamiento de poblaciones reproductoras de especies protegidas ... teniendo como principal objetivo a Patella ferruginea”.

Se propone finalmente la creación de la “**microreserva artificial**” para una especie en peligro de extinción, con zonas de “miradores específicos” para “*contemplar la especie en bajamar*”. Según el informe:

“la microreserva permitiría blindar con el tiempo un elevado número de efectivos de la especie (podrían alcanzarse los 1.0000 ejemplares), cuyas consecuencias futuras serán el reequilibrio en la reserva del sex-ratio (muy sesgado hacia los machos en la naturaleza, lo que constituye un problema de primer grado para la supervivencia de la especie), lo que conllevará una gran eficacia reproductora y exportación de larvas. Por otra parte, la reserva propiciará la existencia de un importante stock de hembras de gran tamaño (una de las graves carencias observadas en hábitats naturales de la zona del Estrecho de Gibraltar)”.

Es preciso señalar que estas halagüeñas perspectivas son totalmente irreales. Es ilusorio pensar que a partir de los ejemplares trasplantados en bloques al nuevo dique (alrededor de medio centenar, con altas probabilidades de bajas durante el traslado o en su nueva ubicación), más los que puedan existir en zonas próximas (número insignificante según el propio informe) se pueda alcanzar a medio plazo los 1.000 ejemplares. Téngase en cuenta que número es el que se señala en el informe como el total censado en los últimos cinco años en todo el litoral andaluz (unos 8.000 km de costa). Por otro lado, en el actual dique de abrigo no se ha detectado ningún ejemplar menor de 10 mm y sólo cinco que medían entre 15 y 20 mm. Quiere esto decir que en los últimos años únicamente cinco ejemplares nuevos se han incorporado al contingente del actual dique. Con un empeoramiento de la situación (por las obras costeras prevista, la pérdida de parte de los efectivos poblacionales y la destrucción de hábitats naturales con presencia de la especie) es quimérico pensar que se vaya a incrementar el número de reclutas en la zona, sino todo lo contrario. De hecho y extrapolando a otros Puertos del Estado, no hay contingentes que superen unos pocos ejemplares en otros diques de abrigo de los muchos puertos existentes en el litoral andaluz, como el de Málaga, en cuyo entorno existían poblaciones de la especie en el momento de sus construcción. La presencia de millares de ejemplares de la especie en los espigones de los puertos de Ceuta y Melilla se explica porque en esos enclaves geográficos existían previamente poblaciones naturales en condiciones y densidad óptimas, lo que ha posibilitado la instalación de reclutas en los diques y espigones que han ocupado buena parte del espacio costero disponible en

ambas ciudades autónomas, durante los muchos años que llevan construidos.

Por otro lado, más ilusorio aún es pensar que se conseguirá una adecuada proporción de sexos, cuando en espigones con presencia de miles de ejemplares, como los existentes en el área portuaria de Ceuta el sexo está preocupantemente sesgado hacia los machos (según estudios publicados en los que figura como firmante el propio director del informe presentado por la Universidad de Sevilla).

El caso es que la presencia de importante contingentes de ejemplares en espigones artificiales de las áreas portuarias de Ceuta y Melilla se utiliza en el informe como justificación del nuevo dique de abrigo que pretende construirse en el puerto de Tarifa y del traslado de ejemplares de *Patella ferruginea* desde el antiguo dique al nuevo. Para ello se transcribe literalmente el siguiente párrafo de la Estrategia de Conservación de esta especie:

*“La lapa ferruginea puede presentar densas poblaciones asociadas a diques o espigones artificiales, siempre que éstos provean a la especie de las condiciones ambientales adecuadas, pues es una especie indicadora de aguas limpias y oxigenadas. Este hecho, por su trascendencia para la futura conservación de la especie, no puede ser ajeno a los Puertos del Estado, a las Administraciones Públicas competentes en materia de costas y a las empresas con instalaciones costeras que puedan acoger ejemplares de la especie. Estas deben asumir, sin que ello pueda suponer en modo alguno el desarrollo de nuevas obras del litoral, que las construcciones costeras ya existentes son potenciales hábitas artificiales para la especie y colaborar, así, en la conservación de ésta. Por ello en los casos donde la presencia de *Patella ferruginea* esté confirmada, como en los puertos de Ceuta y Melilla, , las Autoridades Portuarias correspondientes deberán contribuir a la protección de los ejemplares establecidos en sus escolleras ...”*

Lo sorprendente es que en este texto de la mencionada Estrategia queda claramente explícito se refiere a **“las construcciones costeras ya existentes”** y que **“ello pueda suponer en modo alguno el desarrollo de nuevas obras del litoral”**.

Por tanto, este párrafo utilizado como argumento para justificar el nuevo dique es más que suficiente para oponerse al mismo.

Por último, se señala en el apartado de “medidas compensatorias” del informe de la Universidad de Sevilla (página 187) que:

*“La pérdida de la plataforma de abrasión de la zona de La Caleta, como consecuencia de la obra de relleno inherente al proyecto de ampliación del puerto de tarifa, supondrá la pérdida irreversible de charcos y pozas de marea donde, como se ha comentado en el informe, se han registrado los niveles más altos de diversidad de peces de la franja litoral norte del Estrecho de Gibraltar. Paralelamente se perderán recubrimientos de especies biológicas protegidas que, por razones también explicadas en el informe, no podrán ser trasladadas. Ello concierne especialmente al macrófito *Lythophyllum lichenoides* y al molusco *Dendropoma petraeum*, ambas intermareales. Por otra parte, también hay establecidos en la zona crítica de ampliación portuaria, ejemplares de *Cymbula nigra* y *Patella ferruginea* ...”*

Para compensar tan irreparables pérdidas, en el informe se propone la “optimización ecológica” del nuevo dique de abrigo, en el que se reproduzcan pozas artificiales.

En definitiva, si en una de las zonas de mayor valor ecológico y de mayor biodiversidad marina de todo el entorno europeo se pretende establecer una “microrreserva” en un dique artificial, con un mirador para poder ver las lapas y las charcas intermareales, este es el peor futuro y el más triste de los posibles para nuestros hijos y para las nuevas generaciones.

UNDÉCIMO -. No se constatan los efectos negativos sobre las poblaciones de Tortuga Boba (*Caretta caretta*)

La nueva alternativa planteada supone una afección directa a el hábitat de campeo, reposo, migración y alimentación de la Tortuga Boba (*Caretta caretta*) de la que la Adenda no hace ninguna referencia. Esta especie, muy frecuente en la zona (Anexo 4 y 5) está catalogada como “De interés Especial” en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas

(Real Decreto 439/1990).

El Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino señala el Estrecho de Gibraltar como una zona de campeo frecuente de esta especie (Anexo 5) en el Inventario Nacional de Biodiversidad dentro del Atlas y Libro Rojo de los Anfibios y Reptiles de España financiado por la Dirección General de Conservación de la Naturaleza (MIMAM) en el marco del Inventario Nacional de Hábitats y Taxones.

Además, la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la flora y fauna silvestres, cataloga a esta especie en los Anejos II y IV.

El documento del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, adjuntado en el Anexo 6 señala que:

Muchos otros juveniles americanos y africanos atraviesan el Estrecho de Gibraltar donde se mezclan con tortugas nacidas en el Mediterráneo oriental. El estrecho de Gibraltar se comporta como una barrera asimétrica para los desplazamientos de las tortugas bobas . Tortugas juveniles nacidas en el Mediterráneo deben esperar a alcanzar tamaños mínimos de unos 35 cm para salir al Atlántico, mientras que tortugas atlánticas cruzan el estrecho de Gibraltar pasivamente a favor de la corriente y no pueden volver a salir hasta que alcanzan tamaños similares.

Precisamente, la Directiva 92/43/CEE, señala en su Artículo 12 que:

“Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para instaurar un sistema de protección rigurosa de las especies animales que figuran en la letra a) del Anexo IV, en sus áreas de distribución natural, prohibiendo:

a) cualquier forma de captura o sacrificio deliberados de especímenes de dichas especies en la naturaleza;

b) la perturbación deliberada de dichas especies, especialmente durante los períodos de reproducción, cría, hibernación y migración;

c) la destrucción o la recogida intencionales de huevos en la naturaleza;

d) el deterioro o destrucción de los lugares de reproducción o de las zonas de

descanso.”

La Tortuga boba también está catalogada en el Anexo II como “estrictamente protegida” del Convenio de Berna relativo a la conservación de la vida silvestre y del medio natural. Catalogada en el Anexo I como “especie amenazada” en el Convenio de Bonn sobre la Conservación de Especies Migratorias de Animales Salvajes.

Por tanto, de los requisitos de los escritos del Ministerio de Medio Ambiente que con fecha de 21 de enero de 2010 señalaban algunas carencias. Greenpeace subraya que en ninguno de los Anejos aportados en la Adenda se responde a las carencias sobre la “Evaluación de los efectos sobre el Parque Natural del Estrecho (Red Natura 2000) y especies o comunidades biológicas de interés”, en este caso concreto para la Tortuga Boba.

DUODÉCIMO-. No se evalúa el impacto a medio y largo plazo sobre las poblaciones de cetáceos

La Adenda al Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto de Ampliación del Puerto de Tarifa cuantifica el efecto sobre los posibles impactos producibles por el Proyecto en las poblaciones de cetáceos del Estrecho de Gibraltar, mediante un informe elaborado por CIRCE denominado “Evaluación del impacto en cetáceos y tortugas marinas de la ampliación del Puerto de Tarifa” (Anejo 05). Este informe presentado por CIRCE hace especial referencia a los riesgos directos de la fase de construcción y sus posibles medidas de mitigación. Sin embargo, podemos destacar también el potencial riesgo a medio y largo plazo derivado de esta ampliación que no se cuantifica en la Adenda, sólo se centra en los riesgos directos.

Sin embargo y aunque la Delegación Provincial de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, según escrito de 29 de marzo de 2010 (Anejo 01 de la Adenda, Informe de Viabilidad DPCMA) sobre el Proyecto reconoce que son los más graves, afirma que:

“Del estudio elaborado por CIRCE preocupa la valoración que se realiza del impacto generado por las obras y por el futuro incremento del tráfico marítimo, que

*se califica de moderado en el caso del calderón común y el delfín mular y severo en el caso del cachalote y del rorcual común. El primero de ellos está catalogado de “interés especial” y los otros tres como “vulnerables”. Cabe destacar que las medidas que se proponen durante la fase de explotación **-sin duda la etapa de mayor riesgo para tales especies** – exceden del ámbito del proyecto de obras presentado y probablemente de la propia gestión del futuro puerto”.*

Por tanto, es necesario contemplar los impactos de la ampliación del puerto y los impactos derivados de la puesta en servicio del puerto, el no contemplar estos últimos hace inviable que se pueda controlar las medidas de impacto ambiental así como las consecuencias e incidencias del mismo.

DECIMOTERCERO.- No se evalúan las afecciones al hábitat de migración de tortugas y cetáceos

Sin lugar a dudas el principal factor de interés de cara a la conservación de la biodiversidad del Mediterráneo y en particular de especies como cetáceos y tortugas es la conexión que ofrece Gibraltar para mantener la migración entre Atlántico y Mediterráneo. Tanto para aquellas especies como tortugas marinas o rorcuales que realizan migraciones a través de este cuello de botella como para aquellas especies que cuentan con este paso fundamental para el mantenimiento de un flujo genético entre poblaciones mediterráneas y atlánticas, como puede ser por ejemplo el delfín común (*Delphinus delphis*) o el delfín mular (*Tursiops truncatus*).

De hecho, hay que resaltar que además de aquellas áreas recogidas bajo la Directiva Hábitat, el entorno de Tarifa es de especial interés también en el marco del Programa para el Medio Ambiente de Naciones Unidas y en especial del Convenio de Barcelona y el acuerdo de ACCOBAMS de la Convención de Especies Migratorias.

En el marco de ACCOBAMS cabe resaltar los planes de conservación del delfín común y el rorcual común, así como la identificación del entorno de Tarifa como una zona estratégica para la conservación de los cetáceos en el Mar Mediterráneo.

DECIMOCUARTO.- No se evalúa la destrucción del hábitat de alimentación de cetáceos y tortugas por el aumento del tráfico marítimo

Asegurar la diversidad genética es esencial para la recuperación de las poblaciones más vulnerables de cetáceos y tortugas. Además de ofrecer físicamente el corredor de migración que permite el flujo genético, la zona ofrece otro factor esencial en forma de hábitat de alimentación. La importante aglomeración de cetáceos de varias especies en las aguas de Gibraltar se debe a la agregación de presas facilitada por la peculiar fisiografía de la zona y su extraordinaria hidrología, fruto de la entrada de agua Atlántica en superficie compensada por la salida en profundidad de aguas mediterráneas. A ambos lados del Estrecho encontramos otras zonas importantes de agregación de presas donde cetáceos, aves, tortugas y otras especies pelágicas encuentran el alimento imprescindible para garantizar la energía necesaria para su migración. Quizás el ejemplo más impactante lo encontremos en el caso de las tortugas marinas (*Caretta caretta*) que requieren varios meses de alimentación de crustáceos en los fondos marinos en torno a Tarifa antes de iniciar sus migraciones transatlánticas. (Anexo 7).

La valoración de impactos del Proyecto califica como de impacto moderado el aumento de tráfico marítimo, subrayando que “en cualquier caso hay que tener en cuenta que estas afecciones derivan **indirectamente** del tráfico marítimo de Fast Ferries y no de la ejecución directa del presente proyecto” y que “en este sentido el incremento de tráfico derivado de la fase de funcionamiento asociada a la ampliación del puerto de Tarifa, respecto al tráfico general del Estrecho y particular de Fast Ferries, sería de muy escasa envergadura”.

Bien, Greenpeace en base a los proyectos citados anteriormente financiados por la Unión Europea y el Ministerio de Medio Ambiente (principalmente dentro de los fondos de la UE LIFE) valora como muy graves los efectos **directos** por el incremento tráfico marítimo de Fast Ferries derivados de la fase de funcionamiento y que no han sido evaluados convenientemente y que llevará a una pérdida de calidad del hábitat. De ninguna manera no se deben dejar de evaluar los efectos durante la fase de explotación.

DECIMOQUINTO.- Presencia de hábitats de Interés Comunitario de la Directiva 92/43/CEE

En este valioso entorno geográfico que se vería afectado directa o indirectamente por la ampliación del puerto existe una excelente representación de dos de los hábitats marinos de interés comunitario (de la Directiva Hábitats 92/43/CEE): el 8330 “Cuevas marinas sumergidas o semisumergidas”, y el 1170 “Arrecifes”. En el informe de la Universidad de Sevilla se describen dos cuevas situadas en la isla de Tarifa, una de ellas situada en su vertiente noreste, la más directamente afectada por la pretendida ampliación del puerto, y que cuenta con una buena representación de dos de las especies del Catálogo Español de Especies Amenazadas: *Astroides calycularis* y *Dendropoma petraeum*,

Entre otros hábitats de enorme interés presentes en la zona y resaltados en el informe de la Universidad de Sevilla caben mencionarse las comunidades precoralígenas y coralígenas (con hasta cinco especies de gorgonias), presentes en el entorno de la isla; bosques de grandes algas pardas presentes por toda la zona, incluida la afectada directamente por la proyectada ampliación, y la rasa intermareal con cubetas (“plataforma de abrasión de La Caleta” adyacente al este del actual puerto y que sería destruida por el Proyecto de ampliación. Todos estos hábitats presentan un enorme valor ecológico (como se reconoce en el propio informe de la Universidad de Sevilla) y se incluyen, a su vez dentro del hábitat de interés comunitario 1170 “Arrecifes”.

Es también reseñable que el informe de la Universidad de Sevilla señala en dicho informe que:

“lo cierto es que el mayor número de especies protegidas que han sido referidas a este enclave y, en general, al litoral del Estrecho de Gibraltar, son animales invertebrados, muchos de los cuales son sésiles (esto es, permanecen adheridos o anclados al sustrato en su estado adulto) o bien de carácter sedentario, con desplazamientos muy lentos, lo que les confiere incapacidad manifiesta de huida ante un hipotético deterioro de las condiciones ambientales de su hábitat”.

Una de las comunidades biológicas de singular interés y valor ecológico que se señalan en la zona son los bosquetes de laminarias (hasta cuatro especies de estas grandes algas

se señalan en la zona), que se extienden “a lo largo de esta franja paralela a la costa ... en la zona donde se produciría la ampliación del puerto o en zonas muy próximas a ésta, con inclusión de la franja sublitoral de la Isla de Tarifa” (página 170 del informe de la Universidad de Sevilla). **Se señala en el informe “la calidad ambiental de este tipo de fondos”, los cuales se verán afectados directamente por la proyectada obra de ampliación del puerto.**

Otro hábitat, antes mencionado, de singular interés ecológico (según queda resaltado en el mismo informe) es la rasa intermareal que se extiende hacia el Este del actual puerto, denominada “plataforma de abrasión de La Caleta” en dicho informe. Se incluye en el informe una valoración semicuantitativa del molusco vermético “*Dendropoma petraeum*” y un estudio de la “diversidad íctica” en el que se resalta que se trata de una de las zonas de mayor diversidad de especies del sur peninsular. Sin embargo, no se ha realizado un censo de los ejemplares presentes en la zona de la especie “en peligro de extinción. *Patella ferruginea* (ni siquiera se hace una estimación de los mismos), como ya se ha comentado en el punto Octavo de esta alegación, aunque se señala su presencia.

Resulta altamente preocupante lo que se señala en el apartado de “Propuestas específicas correctoras y/o compensatorias” referido a esta interesante rasa intermareal en el informe de la Universidad de Sevilla (véase la página 132 de dicho informe). Se reconoce aquí, entre otras cosas que:

“la zona estudiada en este apartado desaparecería”, ...

“La Alternativa 2 de diseño, cuyas prestaciones medioambientales son las mejores de las tres alternativas barajadas ... no puede evitar la desaparición de la plataforma de abrasión de La Caleta hasta donde está proyectada la obra de ampliación”, ...

“Por tanto, teniendo en consideración que se han detectado especies protegidas que viven cementadas al sustrato subyacente y que no pueden separarse del mismo ... estas pérdidas serán inevitables”, ...

*“En el caso de *Patella ferruginea*, especie declarada en peligro de extinción, cuya Estrategia de Conservación no contempla el traslado de ejemplares, si bien el número de estos es en la zona insignificante y los detectados podrían ser utilizados para cubrir objetivos científicos que coadyuven a la prevalencia y conservación de*

la especie”,

“En el caso del coral naranja (Astroides calycularis), también especie protegida, podría contemplarse la posibilidad de traslado de las colonias a otras zonas de similares características ecológicas, desprendiéndolas del sustrato ... y volviéndolas a fijar con adherentes especiales tipo epoxi”.

Por otro lado, se señala también en el informe que:

“Estudios recientes realizados por la Fundación Migres en el Parque Natural del Estrecho han establecido que las pozas intermareales de las plataformas de abrasión del Parque del Estrecho, constituyen hábitats muy singulares, de gran diversidad y alto valor ecológico”.

En definitiva, a pesar de reconocerse el alto valor ecológico de esta rasa intermareal, con la presencia de tres especies del Catálogo Español de Especies Amenazadas (una de ellas catalogada “en peligro de extinción”, y que la misma desaparecería con pérdidas inevitables, ello no parece ser motivo suficiente en el informe para oponerse frontalmente a tal desastre ecológico.

Según el “Informe regional 2009 de apoyo técnico a la gestión sostenible del medio marino” de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, en esta zona (y también en algunos puntos de la costa granadina) se concentran las mejores poblaciones del coral *A. calycularis* de toda Andalucía (lo que es lo mismo que decir de todo el litoral español, por la distribución geográfica de la especie, restringida casi exclusivamente al mar de Alborán). Asimismo, en el mencionado informe de la Junta de Andalucía también se señala en la zona la mayor concentración de ejemplares de *Charonia lampas* de todo el litoral andaluz. Por otro lado, en el informe de la Universidad de Sevilla se destaca el elevado número de agregados (millares) de morfología y tipología muy variada del gasterópodo bioconstructor *D. petraeum*, que según dicho informe “*testimonia su elevado valor ecológico*” y su “*especial relevancia si se tiene en cuenta que la Isla de Tarifa es el límite de su área de distribución*” (página 27 del informe). Se menciona, asimismo, que “*como especie constructora de arrecifes desarrolla un papel ecológico fundamental para la supervivencia de otras especies de invertebrados*” (página 28).

Esta extraordinaria riqueza está reconocida en el PORN del frente litoral Algeciras-Tarifa (decreto 308/2002, apartado 2.1.2.2) en los siguientes términos:

“En el contexto de las comunidades marinas, el Estrecho de Gibraltar constituye una zona de elevado interés biológico y biogeográfico. Aquí convergen tres provincias marinas distintas: la Lusitánica, la Mauritánica y la Mediterránea, lo que confiere una gran singularidad a toda esta zona, cuyas aguas albergan valores muy altos de diversidad biológica”.

A ello cabe añadir que la Isla de Tarifa constituye, en la orilla europea, el tramo mejor conservado gracias a las restricciones de acceso que imponen su custodia como terreno militar.

DECIMOSEXTO.- El Proyecto es incompatible con la declaración de la Reserva Transfronteriza de la Biosfera

La propuesta de Reserva de la UNESCO de la Biosfera Intercontinental del Mediterráneo se está abordando de forma conjunta entre la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía y el Gobierno del Reino de Marruecos. El objetivo que persigue la declaración de esta área protegida es (Anexo 8): *“mejorar las condiciones medioambientales y trabajar por desarrollo sostenible, intentando crear y afirmar canales de comunicación y participación de las comunidades locales”.*

Además dentro del Plan de Acción que promueve la Junta de Andalucía y respecto al medio marino se defiende que:

“La Reserva de la Biosfera se encuentra íntegramente dentro de las aguas territoriales, y no afectará jurídicamente a ningún acuerdo de navegación en el Estrecho ni al paso de buques. No se requiere desarrollar nuevos instrumentos jurídicos, aunque permitirá fortalecer la aplicación de los Convenios ya existentes, entre los que destaca el Convenio de Barcelona sobre la Protección del Mar Mediterráneo contra la Contaminación, y sus Protocolos, -particularmente el Protocolo V sobre la Biodiversidad marina y costera de los que son Parte Contratante tanto Marruecos como España.”

Por tanto, se encuentran graves contradicciones entre los objetivos perseguidos por la Junta de Andalucía respecto a la Reserva de la Biosfera y las conclusiones reflejadas en la Adenda (Anejo 01 de la Adenda, Informe Viabilidad DPCMA) sobre el Proyecto. La Delegación Provincial de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, según este escrito de 29 de marzo de 2010, tras revisión de la documentación presentada emite un informe favorable sobre la viabilidad ambiental del Proyecto.

DECIMOSÉPTIMO.- El Proyecto es incompatible con el Dispositivo de Separación de Tráfico Marítimo

El aumento de riesgo de accidentes de tráfico marítimo con mercancías peligrosas y el potencial efecto que tendría para el medio marino circundante no se ha evaluado. Sin lugar a dudas el factor de riesgo más relevante y alarmante de esta ampliación es el efecto negativo en la organización y estructura del dispositivo TSS Strait of Gibraltar del tráfico marítimo.

Por el dispositivo de separación de tráfico del Estrecho transitan anualmente un 25% del tráfico marítimo mundial, y más de un 30% de los cargueros con mercancías peligrosas. Para evitar, o al menos reducir al máximo el riesgo de accidentes en ésta zona el dispositivo de separación de tráfico es clave. Junto con el diseño y puesta a punto de planes de contingencia y medidas preventivas, una prioridad absoluta para España y el Mediterráneo en general debería ser la puesta en marcha de toda iniciativa que pueda facilitar el adecuado funcionamiento del dispositivo de separación de tráfico según la normativa internacional para evitar los abordajes en mar. En este sentido, la construcción de la ampliación del puerto de Tarifa y el resultante incremento de tráfico marítimo externo al dispositivo de separación de tráfico constituyen un factor de riesgo adicional. Si consideramos en especial el incremento de transito de *Fast Ferries* en rumbos norte – sur, y el previsible incremento de transito de yates, nos encontraremos con un dispositivo de separación de tráfico de difícil control, con cada vez mas elementos que incrementan el riesgo de accidentes de buques con cargas peligrosas.

En este sentido, y teniendo en cuenta la importante demanda por intensificar el tránsito norte – sur, sería mas lógico desplazar éste tipo de trafico por fuera del dispositivo

reduciendo así la perturbación del flujo este – oeste en una zona ya bastante compleja resultado de su efecto de cuello de botella y sus condiciones adversas para la navegación (visibilidad reducida, corrientes de marea, vientos fuertes y estado de la mar adverso).

DECIMOCTAVO-. Sobre las medidas propuestas para mitigar los efectos en pesquerías

La Delegación Provincial de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, según escrito de 29 de marzo de 2010, tras revisión de la documentación presentada por la Autoridad Portuaria a la Adenda, emite un informe favorable sobre la viabilidad ambiental del Proyecto respecto a los recursos pesqueros y la actividad de almadraba. Respecto a esta última la Junta de Andalucía afirma que:

“ Así mismo, el documento especifica que durante la fase de construcción, serán de aplicación las medidas referidas a la utilización de mecanismos de inicio de poca energía y la limitación de actividades durante la migración del atún. El documento propone realmente la paralización total de los trabajos durante la migración del atún, si bien esto podía resultar inviable o excesivamente gravoso en la ejecución del proyecto, lo que en todo caso sugiere su valoración”.

No sólo esto significa que, sorprendentemente, la Consejería de Medio Ambiente se posiciona sobre los costes de una medida correctora o compensatoria, sino que destaca dicha consejería que la utilización la paralización de las obras durante la migración del atún puede ser “inviable”.

Pero independientemente, de las razones que llevan a esta Administración andaluza a dar el visto bueno a tal Proyecto de alto impacto ambiental, el Anejo 16 de la Adenda “ Estudio complementario acerca del impacto sobre la actividad pesquera del Proyecto de infraestructuras portuarias para el desarrollo del puerto de Tarifa”, no responde al grave impacto que supone el Proyecto sobre la pesca de almadraba de Tarifa y la ocupación directa de este caladero de pesca. Las poblaciones de atún rojo están mundialmente amenazadas por su sobre-explotación pesquera, de manos de la flota industrial de cerco. A esta amenaza, se le suma la degradación de su hábitat de migración, al que sin duda alguna contribuye el Proyecto de Ampliación del Puerto de Tarifa.

Una vez más se cuestiona sólo los impactos directos durante la fase de construcción del ampliación y se corrigen sólo incidencias menores sobre la colisión de las embarcaciones de almadraba durante la fase de explotación o el complicado reto propuesto como medida correctora de paro total de la actividad de construcción durante la actividad de almadraba. Y por tanto, se sigue sin responder a los requerimientos de la Ley de la Comunidad Autónoma de Andalucía 1/2002, de 4 de abril, de ordenación, fomento y control de la Pesca Marítima, el Marisqueo y la Acuicultura Marina dice que:

"se protegen las aguas interiores estableciendo que dentro de las mismas sea preferente la pesca artesanal, promoviendo la consolidación de almadrabas teniendo en cuenta la riqueza y el empleo que genera y su tradición en Andalucía" y que "la Consejería de Agricultura y Pesca promoverá la consolidación de la actividad de las almadrabas".

Este mandato tiene como una de sus manifestaciones la de evitar actuaciones que entorpezcan, perjudiquen o hagan inviable esta actividad pesquera protegida.

CONCLUSION: Todo lo expuesto anteriormente pone de manifiesto la falta de cumplimiento de los requisitos exigidos para la aprobación del Proyecto de ampliación del puerto y la insuficiencia de las medidas ambientales complementarias.

En virtud de todo ello,

SOLICITO

Que se sirvan admitir las presentes alegaciones en nombre de **GREENPEACE ESPAÑA** y solicitamos la **RETIRADA** del Proyecto de ampliación de las infraestructuras portuarias de Tarifa

En Madrid, a 21 de junio de 2010

Juan López de Uralde
Director Ejecutivo
Greenpeace España