

EXPONE

En fecha 5 de noviembre del año en curso se publicó anunció en el Diario Oficial de la Comunidad Valenciana, nº 6.138 por el que se sometía a “Información pública conjunta del estudio de viabilidad de nuevo puerto deportivo en el término municipal de Peñíscola promovido por la mercantil Marina Racó Calent, SA, comprendido por el proyecto básico de obra, que incluye su estudio económico-financiero, y estudios de impacto ambiental e integración paisajística”.

Siendo una asociación entre cuyos fines está la protección del medio ambiente y ejerciendo los derechos de participación pública presentamos las siguientes alegaciones en relación al fondo del proyecto y respecto a la forma

ALEGACIONES

EN RELACIÓN A LA FORMA:

1º) En el citado anuncio – Diario Oficial de la Generalitat Valenciana-DOGV nº 6138 de 5.11.09-, aparece como lugar de exposición de la documentación en Peñíscola : “Ayuntamiento. Plaza Constitución, 1. Peñíscola 12598”. Cualquier persona que se dirija a esta dirección, verá como dicho lugar está cerrado al público, pues el Ayuntamiento fue trasladado, hace ya tiempo, y repartido por tres locales diferentes dentro del casco urbano. Grave irregularidad, que confunde e impide ejercer el derecho de participación pública mediante la presentación de alegaciones.

2º) Los documentos no han sido expuesto al público en la página web, o sede electrónica ni de la Conselleria correspondiente, ni del Ayuntamiento de Peñíscola. Aquí debemos recordar que las Administraciones Públicas están obligadas a dar la máxima difusión de los proyectos que afecten al medio ambiente (Capítulo II, artículo 6 de la Ley 27/2006) y a fomentar la participación ciudadana en ellos. Se hace especial mención a las plataformas informáticas, soportes electrónicos, páginas web, etc., para difundir la información. Pues bien, dicho proyecto no se encuentra accesible, ni disponible en las webs tanto de la Conselleria de Infraestructuras y Transportes de la G.V., como del Ayuntamiento de Peñíscola. **Existe, claramente, un incumplimiento grave de la Ley 27/2006 de acceso a la información de los ciudadanos en materia ambiental.**

3º) Al observar la versión en formato papel en la sede del Ayuntamiento, en relación con el Plan de Participación Pública llevado a cabo, resulta muy notable constatar que entre las organizaciones que se han citado con el fin de que realicen aportaciones en esta fase, podemos observar en la pág 14 de la Memoria del Plan de Participación Ciudadana no aparece ninguna organización ecologista, ni en concreto nuestra Asociación. Por supuesto, tampoco se ha citado a todas las asociaciones, sino que se ha seguido un criterio desconocido para citar solamente a unos grupos en función de intereses no explicitados. De ello no cabe más que constatar que la mayor parte de los grupos requeridos no han realizado comentarios al proyecto, según la página 7 del Anexo III. Documento de Seguimiento del Plan de Participación Pública.

Todo lo anterior, teniendo en cuenta en partes separadas podría decirse que es una casualidad o un simple error sin importancia. La concatenación de estas acciones, sin embargo, debe ser interpretada de otra forma. ¿Cómo es posible que por internet se realice una consulta en la fase de estudio de integración paisajística y luego, la documentación no se exponga al público en la fase de exposición pública? ¿Qué explicación hay para este apagón informativo? La conclusión lógica es que el proyecto se ha sometido sólo formalmente a los requisitos propios de una información pública y todo ello nos hace exigir que el documento se vuelva a someter de nuevo a información pública, por mera coherencia.

EN RELACIÓN AL FONDO:

1.-EL NUEVO PUERTO DEPORTIVO FOMENTARÁ LA DEGRADACIÓN DE PARAJES NATURALES CERCANOS. NO SE PREVEN NI ESTUDIAN IMPACTOS SOBRE ZONAS LIC Y ZEPa, ASÍ COMO SOBRE EL PARQUE NATURAL DE LA SIERRA DE IRTA.

El macropuerto deportivo proyectado se prevé ubicarse en un tramo litoral rocoso de la Sierra de Irta (en fase de degradación y especulación urbanística), a escasa distancia de dos enclaves de alto valor ecológico, el Parque Natural de la Sierra de Irta y la zona húmeda del marjal de Peñíscola. Ambos parajes son de gran importancia ecológica a nivel europeo y sus importantes valores naturales y biológicos, les han hecho merecedores de su actual protección legal. **Sin duda, el nuevo puerto y la actividad que se derivará de él, afectará a los dichos espacios protegidos y a otros tramos costeros no protegidos de la Sierra de Irta, debido a fenómenos de destrucción de hábitats y sus especies asociadas, urbanización y hormigonado de amplias zonas, generación de contaminantes, impactos acústicos, cambios en los procesos geodinámicos costeros, etc.**

Les recordamos que la marjal de Peñíscola es una zona húmeda protegida por el Catálogo de Zonas Húmedas de la Comunidad Valenciana y la Ley 11/1994 de Espacios Naturales Protegidos de la Comunidad Valenciana; es un Lugar de Importancia Comunitaria-LIC dentro del proyecto Red Natura 2000; se encuentra dentro del programa LIFE de la UE (proyecto de la propia Generalitat Valenciana de Red de Áreas de Reserva para la protección del Samaruc") como una de las zonas a proteger por la existencia de especies prioritarias dentro de la Directiva de Hábitats 97/62/CE, anexo II, como es el caso del Samaruc (*Valencia hispanica*), en la lista de la Red Natura 2.000 y en el catálogo de Zonas húmedas de la Comunidad Valenciana, hoy posee numerosas especies de aves presentes en el anexo 1 de la Directiva 79/409/CE, siendo muchas de ellas nidificantes; en este lugar se encuentra la última población natural conocida en la Comunidad Valenciana del pez espinoso o "punxoset" (*Gasterosteus aculeatus*), etc.

Respecto a la Sierra de Irta, buena parte de sus terrenos cuentan con la catalogación de Parque Natural, con amplias zonas de protección marina (hasta los 20 metros de profundidad) desde el barranco del Volante en Peñíscola, hasta cala Mundina en Alcossebre; es otro Lugar de Importancia Comunitaria-LIC Marítimo-Terrestre (ES 5223036) dentro del proyecto Red Natura 2000; posee numerosas microrreservas de flora especies endémicas y amenazadas, y es Reserva Natural (Marina). Además la Sierra de Irta se ha incorporado recientemente al listado de Zonas de Especial Protección de las Aves (Acuerdo del Consell de 5 de junio de 2009, DOCV de 9 de junio de 2009), red de espacios naturales que también forman parte de la Red Natura 2000. Esa ZEPa tiene una extensión de 9.797 ha de las cuales 2.055 ha son marinas.

Los citados parajes, sus hábitats y biodiversidad, son susceptibles de ser afectados por el proyecto presentado y por tanto, en su correspondiente Estudio de Impacto Ambiental-EIA, se deberían evaluar las posibles afecciones para cumplir la normativa vigente (artículo 6 de la Directiva 92/43/CEE para los parajes de la Red Natura 2000), cosa que no sucede en los documentos presentados.

Tampoco resulta aceptable, desde el punto de vista ambiental, construir el enorme puerto deportivo por los posibles daños territoriales y de fragmentación a los ecosistemas citados, yendo contra las propias recomendaciones de la Estrategia Española de Conservación de la Biodiversidad (EECB), que promueve la incorporación de criterios ambientales en la planificación de infraestructuras a fin de evitar los impactos negativos y la pérdida de valor en las áreas naturales. De este modo es imprescindible considerar estos impactos de forma previa en la planificación de esta infraestructura, debiendo primar los criterios de conectividad, proximidad y fragmentación de los espacios naturales. En particular, y en relación con esta EECB, será necesario:

- La realización de una valoración cualitativa y cuantitativa del grado de fragmentación que comporta la nueva infraestructura propuesta, y sus consecuencias para la viabilidad de las poblaciones de fauna y flora terrestre y marítima y supervivencia de los frágiles ecosistemas a los que afecta.

- Falta la realización de estudios básicos referentes a la conectividad entre espacios protegidos y la influencia del tráfico fluvial y de las actividades que se prevén en el puerto sobre los ecosistemas.
- El análisis y cuantificación del efecto directo del ruido, y contaminación sobre el comportamiento de los fauna y flora de los ecosistemas.

La ubicación de puerto deportivo no garantiza un adecuado mantenimiento de la biodiversidad de las zonas naturales protegidas y afectadas.

Se trata, pues, de que en la ubicación del puerto deportivo se tengan en cuenta: la red de espacios naturales protegidos y afectados que está a su alrededor, las zonas importantes para los flora acuática, moluscos, invertebrados, peces, mamíferos, anfibios, reptiles, e incluso.

2.-AFECCIONES A LAS ESPECIES EN LA ZONA MARINA Y TERRESTRE

En la zona propuesta, roquedos calizos localizados en el litoral de la Sierra de Irta, existen abundantes poblaciones de dátil de mar (*Lithophaga lithophaga*), molusco marino presente en el anexo IV de la Directiva 92/43/CEE, lo que implica una protección estricta, tanto de la especie como de su hábitat; parece ser que esta circunstancia no va a ser posible ya que se alterarán completamente los roquedos de la zona.

En ámbito de la zona de estudio existen buenas poblaciones de *Posidonia oceánica*, fanerógama bentónica que realiza la fotosíntesis y reporta numerosos beneficios ambientales como es la producción de oxígeno, servir de refugio a especies de peces y cefalópodos, la defensa de la costa de la erosión provocada por temporales y la creación de suelo útil. Por todo ello, está incluida como especie a proteger en diferentes normativas internacionales como el Convenio de Berna (Decisión 82/72 CEE) y la Directiva Hábitat (92/43 CEE y 97/62/CEE). En la página 61 del Estudio de Impacto Ambiental se dice que “*se ha identificado la presencia de comunidades de la fanerógama marina Posidonia oceánica sobre sustrato blando; aunque no se ha identificado sobre sustrato duro, podría encontrarse también en algunos enclaves sobre roca en la zona más litoral*”. **Por un lado, no sólo se admite su presencia sino que además se ha estudiado deficientemente, lo cual es preocupante para una especie protegida muy sensible a la alteración segura de su hábitat por previsible operaciones de dragado de fondos, fenómenos de turbidez en las aguas, destrucción de la zona rocosa, contaminación de las aguas, construcción de espigones, variación de corrientes marinas, etc.**

3.-INSUFICIENTES ACCESOS AL FUTURO PUERTO. LA CARRETERA DE ACCESO A LAS OBRAS DEL NUEVO PUERTO DEPORTIVO NO TIENE SUFICIENTE CAPACIDAD.

Es necesario garantizar que el nuevo puerto tenga unos accesos suficientes y técnicamente correctos. La única vía de acceso que existe es una antigua vía pecuaria conocida por el camino del Pebret. Este camino tiene unos 6 metros de anchura. Presenta cerradas curvas con escasa visibilidad y fuerte pendiente. Su trazado es el de la antigua vía pecuaria y no está preparado para soportar el tráfico pesado, necesario para la construcción del puerto y explotación comercial. Dado que las zonas aledañas terrestres (zona oeste) cuentan con numerosas construcciones (y se va a construir más y más), parece inviable su ampliación por esta zona, lo que condena nuevamente a otras zonas litorales aledañas (acantilados y zonas de dominio público marítimo terrestre del trayecto) a alterarse y destruirse, afectando a más hábitats de alto valor ecológico.

Por tanto no hay vías de acceso suficiente y técnicamente correctas.

Queda claro que los actuales accesos son manifiestamente insuficientes y obsoletos, y con la futura construcción de este puerto se saturaría la única vía de acceso a las numerosas viviendas y urbanizaciones del sur de Peñíscola.

No se especifican las condiciones de transporte de los materiales para la construcción del nuevo puerto deportivo. La carretera de Irta actualmente existente, la única vía existente, es absolutamente incapaz de absorber este trasiego de camiones de gran tonelaje, dado que ya en la actualidad se halla sobrecargada. En este aparatado merece nuestro rechazo más absoluto las afirmaciones insostenibles contenidas en el Anejo 11. Estudio de tráfico.

TABLA 2. RELACION INTENSIDAD/CAPACIDAD EN HORA PUNTA.			
Tramo	Intensidad v/hora	Capacidad	I/C
CS-500 hacia N-340	1.050	900	0,58
Avda Estación hacia Pza Constitución	1.160	900	0,64
Acceso a Atalayas	280	900	0,16
Camino	360	900	0,20
Ctra vieja a Peñíscola entre CS-500 y Camino de la Volta.	360	900	0,20
Carretera Vieja a Peñíscola entre camino de la Volta y la Raya Término.	910	900	0,51
Hacia N-340 por la Raya Término.	470	900	0,26
Carretera Vieja a Peñíscola 3	460	900	0,26
Raya Término	592	900	0,33
Camino de la Volta	750	900	0,42
Avenida del Papa Luna	700	900	0,39
Avenida Primo de Rivera	600	900	0,33
Calle Akra Leuke	200	900	0,11
Calle José Antonio	750	900	0,42
Carretera Irta	680	900	0,38

“En el análisis de PGOU (*tabla 1*), se parte de una hipotética capacidad para todas las vías de 900 vehículos por hora y carril (1800 vehículos por hora). No obstante, esta hipótesis es muy conservadora. En condiciones ideales, la carretera de Irta, de doble sentido de circulación, tendría una capacidad teórica de 1700 vehículos por hora y carril. Si bien no podemos afirmar que la carretera de Irta se comporta en condiciones ideales, debido a que sus anchos no son los deseables y por su carácter sinusoidal, si que nos da una idea de lo conservadora que es la capacidad propuesta por el PGOU 2008.”

¿En qué se basan los redactores para llegar a estas conclusiones?

Por una parte, debe tenerse en cuenta que los datos proporcionados por los redactores del proyecto de Plan general corresponden a valores reales de la actualidad. ¿Qué pasaría si tan solo se construirían todas las viviendas que el actual planeamiento todavía del año 1977 permite en la zona de Racó Calent, Font Nova...? ¿Qué pasaría si todas las viviendas existentes se ocuparan? Eso por no hablar de las macroubanizaciones adosadas al campo de golf...

Mención aparte merece el cuadro extraído del estudio de información del Proyecto de Plan General que si bien muestra a las claras la manifiesta y preocupante incompetencia de los redactores del proyecto de Plan general, no es menor la incompetencia de los redactores de este proyecto que estamos enjuiciando, al citarlo. ¿Cómo es posible que la carretera de Irta tenga la misma capacidad que la carretera de la Estación con unas condiciones geométricas, de régimen de velocidades... totalmente diferentes? ¿Cómo es posible que los accesos a las Atalayas también tengan la misma capacidad? Esto es algo que debería ser mucho más serio y es una vergüenza. Partiendo de estas premisas todas las conclusiones que se puedan obtener carecen de fundamento.

Veamos otras contradicciones en el propio documento:

a) No se han tenido en cuenta días punta de toda la zona. Debemos recordar que estamos en una zona turística y que el tráfico originado por el puerto deportivo se superpone al originado por las segundas viviendas ya existentes. En cambio, en todos los estudios, cuando se evalúa la hora punta del tráfico originado por el puerto deportivo se considera que el tráfico real, que ha sido ya medido, se reduce al 10 %. ¿Qué pasaría si como sucede a veces un 1 de agosto coincide con un fin de semana?

b) Otro ejemplo es el que hace relación al fomento de la accesibilidad mediante la bicicleta y el autobús. En la página 5 se dice:

“Este acontecimiento, imprevisible, se evitará añadiendo paneles indicadores del estado del parking en zonas del casco urbano, como por ejemplo la plaza de la constitución. Así se consigue un efecto disuasorio, incentivando al usuario a desplazarse al puerto en otros medios de transporte, como el autobús o la bicicleta, aprovechando las líneas existentes.”

¿Cómo se desplazará el usuario en bicicleta si no hay ninguna previsión ni posibilidad de instalar un carril bici? ¿A qué estamos jugando? Parece ser que los redactores de este documento ni siquiera conocen la zona sobre la que teorizan.

c) Respecto a la fase de construcción, el proyecto dice:

“4. FASE DE CONSTRUCCIÓN

La previsión de vehículos 220 vehículos por hora atraídos por el puerto obtenida para el escenario B no se superará durante la construcción del puerto, con lo cual los accesos son también suficientes para el periodo de construcción del puerto. Por otro lado, aunque las condiciones geométricas de los accesos no sean las ideales sí permiten, con viarios de doble sentido de 6 m de ancho, el tránsito de vehículos pesados y vehículos con remolque durante las obras de construcción del puerto.” Por supuesto, esta previsión debe ser puesta en duda porque no se justifica. El tránsito de este tipo de vehículos por una carretera de características bastante limitadas debería ser estudiada de forma mucho más detallada.

d) Respecto de las conclusiones:

“• La **avenida de la Estación**, que presenta en la actualidad un nivel de servicio 2, será objeto de actuaciones futuras, por lo que el tráfico atraído podrá ser absorbido por la vía.”

Si la afirmación que se realiza es cierta, entonces el proyecto debe establecer que las obras de construcción de nuevo puerto deportivo no podrán comenzar hasta concluir las obras de la carretera CV-141, si queremos mantener una elemental coherencia.

4.-INCUMPLIMIENTO DEL PLAN DE PUERTOS E INSTALACIONES DEPORTIVAS

Plantear un nuevo puerto, tan cerca del actual puerto de Peñíscola, resulta incompatible e incoherente con lo establecido en el Decreto 36/2002, de 5 de marzo, de la Generalitat Valenciana, por el que se aprobó el Plan de Puertos e Instalaciones Náutico-Pesqueras. Dicho nuevo Decreto se dictó para modificar puntualmente el Decreto 79/1989, de 30 de mayo, del Gobierno Valenciano y se justifica en que el anterior Plan de Puertos del 1989 se impedía, en la mayoría de los casos, la ampliación de los puertos.

El Decreto 36/2002 dice que *“Siendo **preferible**, en general, la ampliación de un puerto a la ocupación de una nueva zona de costa, esta modificación abre la posibilidad de que se estudien las ampliaciones de los puertos actuales.”*

Así el artículo 14.2.2 de la Normativa del Plan de Puertos e Instalaciones Náutico-deportivas de la Comunidad Valenciana queda así: *“En los puertos e instalaciones existentes se podrán tramitar solicitudes de ampliaciones exteriores, aún cuando se pretenda la ocupación de zonas de exclusión total contiguas, que podrán autorizarse si de la tramitación se concluye la no afección a los valores protegidos por el Plan y, en concreto, a la dinámica litoral y a los medios bióticos terrestre y marino, con las limitaciones genéricas y sectoriales establecidas en las Leyes 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos, y la Ley 2/1989, de 3 de marzo, de la Generalitat Valenciana, de Impacto Ambiental, con sus modificaciones, y según los reglamentos que las desarrollan; todo ello sin perjuicio de la correspondiente modificación del planeamiento urbanístico aplicable, cuando proceda”.*

El actual puerto de Peñíscola fue construido en los años 40 y estaba previsto remodelarlo. Creemos que se puede modificar y ampliar para dar servicio a la demanda real de embarcaciones de recreo, produciendo un menor impacto ambiental que la creación de un nuevo puerto deportivo. Además las embarcaciones de recreo van a poder contar con oferta de numerosos puertos deportivos. En un radio de 15 km. desde Peñíscola, tenemos el puerto deportivo de Vinaròs, Benicarló, Peñíscola y Alcossebre (Alcalá de Xivert). Además, todos estos puertos está

previsto ampliarlos en los próximos años. Además, la costa del Baix Maestrat, cuenta con 4 puertos deportivos en una distancia de 30 km. Y no tiene sentido ocupar más costa con la aprobación de un quinto puerto deportivo. La densidad de puertos en la costa norte de Castellón es muy alta.

5.-PEÑÍSCOLA NO TIENE DEPURADORA DE AGUAS RESIDUALES.

El municipio de Peñíscola no tiene depuradora y vierte sus aguas residuales sin la depuración previa que exige la Ley, incumpliendo la directiva 91/271/CEE de aguas residuales. Según el artículo 4 de la Real Decreto Ley 11/1995 –de 28 de diciembre, por el que se establecen Normas aplicables al tratamiento de las Aguas Residuales Urbanas- (BOE 312/1995 de 30-12-1995, pág. 37517), Peñíscola había de disponer de depuradora en funcionamiento desde el 1 de enero de 2001.

Las aguas residuales van a parar al mar a través de un emisario submarino y esto resulta incompatible con el nuevo puerto deportivo. No existen infraestructuras básicas para dar servicio a los usuarios de las instalaciones portuarias que se van a crear.

La depuradora del municipio va a tardar en construirse, y ni siquiera a día de hoy se ha redactado y puesto a información pública su proyecto. El anterior proyecto de depuradora de Peñíscola fue desestimado, según acuerdo unánime del Ayuntamiento Pleno de 7 de abril de 2005, y anulada su adjudicación por estar cerca de núcleos agrupados de población, y por tanto, tener una ubicación contraria a la Ley. Ahora se debe empezar de nuevo la tramitación para conseguir una depuradora en Peñíscola, esto requiere una tramitación larga, de varios años. Además aún hace falta decidir una ubicación legal, cambiar la calificación urbanística de los terrenos elegidos, aprobar el proyecto y estudio de impacto ambiental, someterlo a información pública, licitar las obras, y construir la EDAR, entre otros pasos a realizar.

No es correcto aprobar proyectos que van a generar más aguas residuales, cuando en el municipio de Peñíscola no existe una depuradora de aguas residuales. No es un modelo sostenible ni ordenado de desarrollo. Primero han de existir las infraestructuras suficientes para dar servicio a la gran cantidad de aguas residuales que generará la actividad portuaria. Es incongruente con la realidad de Peñíscola aprobar nuevas instalaciones generadoras de más aguas residuales.

6.-UN FUTURO PUERTO DEPORTIVO SIN DEPURADORA DE LAS AGUAS RESIDUALES.

El nuevo puerto deportivo debería contar obligatoriamente con un sistema de depuración de aguas, el cual permita la reutilización de las aguas depuradas. Esta circunstancia no es recogida en el proyecto y por tanto es incongruente a nivel ambiental y de sostenibilidad de esta nueva infraestructura.

7.-ALTERACIÓN DE LA CALIDAD DE LAS AGUAS DE LA PLAYA SUR.

En la página 38 del Estudio de Impacto Ambiental de puerto deportivo que se propone se dice: *“La zona no está afectada por procesos cercanos de contaminación como pone de manifiesto la concentración de metales pesados, la transparencia del agua y la concentración de materiales en suspensión. La presencia de un emisario cercano no altera significativamente los valores propios de nutrientes, dado que el punto de vertido queda alejado de la zona investigada y las corrientes no promocionan su transporte hasta el litoral.”*

Nos resulta especialmente grave esta información del Estudio de Impacto Ambiental, pues no se ajusta a la realidad.

Es incorrecto afirmar que no existe contaminación en la zona investigada. Se da la circunstancia de que el funcionamiento del emisario no es continuo, y tenemos noticias de que se pone en funcionamiento, normalmente, al atardecer o por la noche, de tal manera que por el día, sus efectos son menos perceptibles a simple vista. Durante toda la noche las corrientes arrastran los vertidos de tal forma que ya se ha dispersado por las corrientes marinas. Las espumas y residuos procedentes de los vertidos del emisario submarino, sí llegan a la costa, aunque esto no sucede siempre de forma sistemática, depende de muchos factores, como los vientos, las corrientes marinas, etc., en cualquier caso es una situación que lamentablemente ocurre.

Actualmente la población de Peñíscola sólo dispone de un incompleto sistema de pretratamiento (depuración primaria) de las aguas residuales urbanas, previo al vertido al mar mediante emisario submarino.

En cumplimiento de la Orden de 13 de julio de 1993 del Ministerio de Obras Públicas y Transportes por la que se aprueba la Instrucción para el Proyecto de Conducciones de Vertidos desde Tierra al Mar –BOE 178/1993 de 27-07-1993, pág.22861-la Entidad Pública de Saneamiento de Aguas Residuales de la Comunidad Valenciana –EPSAR- desarrolla diversos trabajos consistentes en la vigilancia tanto estructural como ambiental, de la conducción y demás infraestructuras del emisario de Peñíscola mediante inspecciones submarinas. En el año 2004, la EPSAR realizó 19.497 análisis correspondientes a control de efluentes y medio receptor, 108 de control de sedimentos, 324 de caracterización biocenótica y 5 controles de evolución de praderas de Posidonia Oceánica en toda la Comunidad Valenciana. En Peñíscola, a la vista de los resultados obtenidos y de las inspecciones efectuadas en 2004 se detectó la necesidad urgente de renovar 178 m. de la conducción submarina del emisario de Peñíscola, las obras cuyo coste supuso una inversión de 344.875,24€ se adjudicaron con carácter de emergencia – Estos datos se han obtenido del Informe de Gestión del año 2004 de la EPSAR-. Nos resulta sorprendente que estas inspecciones de la EPSAR y las obras coinciden en el tiempo a cuando se realiza el Estudio de Impacto Ambiental del Puerto Deportivo de Peñíscola. En el Estudio de Impacto Ambiental se afirma que no hay procesos de contaminación, y en cambio como resultado de las inspecciones de la Entidad Pública EPSAR, dependiente de la Consellería de Infraestructuras de la Comunidad Valenciana, detecta graves problemas de funcionamiento que recomiendan licitar las obras con carácter de emergencia. Recordamos que el proceso de licitación que no permite la libre concurrencia de empresas dada la urgente necesidad de resolver un problema grave.

Es evidente que el emisario submarino de Peñíscola ya no se encuentra en buen estado. Insistimos en que las obras declaradas de emergencia por la EPSAR se contradicen con la afirmación del Estudio de Impacto Ambiental de que el emisario no altera significativamente los niveles de nutrientes, pues la zona de costa más cercana al emisario es justamente donde se pretende ubicar el puerto deportivo. ¿Si no alteraba los niveles porqué se hacen obras de emergencia? Este trámite es para casos especialmente urgentes por que existe algún problema con el emisario, como podrían ser problemas de rotura y contaminación de las zonas próximas. Estamos hablando del mismo año el 2004, o bien la EPSAR se dedica a licitar obras por la vía de emergencia sin ser necesarias o bien en el Estudio de Impacto Ambiental se falta a la verdad, en la afirmación citada al principio de esta alegación. Si tenemos que elegir preferimos pensar en que la EPSAR no está malgastando el dinero público haciendo obras innecesarias. Por tanto, no debemos creer a los autores del Estudio de Impacto Ambiental.

Existen más resultados públicos que contradicen la afirmación del Estudio de Impacto Ambiental, de que no hay procesos cercanos de contaminación. Si consultamos los resultados de las analíticas que sobre la calidad de las aguas de baño realiza la Conselleria de Territori en la playa sur de Peñíscola – que está muy cerca del futuro puerto deportivo de Peñíscola- se confirman procesos de contaminación, ya que obtiene de forma repetida a lo largo del verano niveles de contaminación –p. ej. de coliformes - muy superiores a los valores recomendados, llegando incluso alguna semana a tener niveles tan elevados de coliformes y residuos de fecales que fue declarada NO APTA, en el mes de julio de 2005. Esta situación de que los análisis detecten una alta contaminación no es la primera vez que se produce en la playa sur, ya sucedió en años anteriores, aunque no en el 2004, circunstancia que no se indica en el Estudio de Impacto Ambiental. Los datos de las analíticas que realiza la Conselleria de Territori son claros, y según nos han comunicado la playa sur de Peñíscola es la que obtiene los peores resultados globales de todas las playas de la Comunidad Valenciana que son analizadas para dar cumplimiento de la Directiva sobre la calidad de las aguas de baño. Se pueden pedir los datos, para contrastar esta información. Incluso existe la posibilidad de que se hubiera detectado arsénico i otros metales pesados en las aguas de la playa sur, a las analíticas de los últimos años les remitimos para ver los preocupantes niveles de contaminación de la playa sur de Peñíscola.

La Playa Sur es la segunda playa más importante de Peñíscola, llegó a obtener el distintivo de bandera azul en el pasado. Nos gustaría que la situación de la calidad de sus aguas mejorase. Sin depuradora la única solución, es contar con la acción depuradora y capacidad dispersante del mar. Al construir el nuevo Puerto deportivo que se pretende, la playa sur de Peñíscola va a quedar encerrada entre dos puertos, que además van a contaminar por el elevado tráfico marítimo y de personas que se prevé. Todo irá a parar al mar.

Una parte de la contaminación de las aguas de la playa sur, procede de las aguas de l'Estany que comunica con la Marjal de Peñíscola. Existen conexiones de aguas residuales directamente a la zona húmeda que contaminan sus aguas, y provocan numerosos problemas por malos olores. Al construir el nuevo puerto deportivo cerraremos más la playa sur al mar, los contaminantes que se vierten a esta playa se concentrarán y se diluirán con mayor dificultad debido a la menor renovación de las aguas y menor oleaje. Todo ello provocará que las aguas de la playa sur estén más contaminadas, poniendo en riesgo la salud de los bañistas. Tememos que en poco tiempo la playa sur será declarada como zona no apta para el baño, con el consiguiente perjuicio para toda la actividad económica de Peñíscola vinculada al turismo de sol y playa.

También la playa de las Fuentes de Alcossebre –Alcalà de Xivert- obtiene malos resultados en cuanto a la calidad de las aguas. La instalación del nuevo puerto deportivo va a empeorar los resultados de la calidad de las aguas al sur del nuevo puerto deportivo, como las calas del sur de Peñíscola, y las playas de Alcossebre –Alcalà de Xivert- sufrirán los efectos de los contaminantes procedentes de la propia actividad portuaria.

Además con **la instalación del nuevo puerto deportivo se producirá un aumento de los vertidos de contaminantes procedentes de las actividades náutico-pesqueras**. Si se cierra la playa sur que ya tiene problemas a pesar del emisario, se reducirá de forma significativa la renovación de las aguas de la playa sur produciendo una contaminación permanente y que se irá acumulando a lo largo de los años.

8.-INSUFICIENTE Y CONDICIONADO ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL.

Un estudio de Impacto Ambiental debe estudiar alternativas de ubicación. Como en el proyecto ya está decidida su ubicación, convierte el Estudio de Impacto Ambiental en un mero formalismo por tal de cubrir el expediente. No son analizadas alternativas de ubicación, ni se justifica adecuadamente la solución adoptada, tal como establece la Ley.

La alternativa de ubicación más viable y posible no se estudia. Se debe justificar porque es preferible crear un nuevo puerto a ampliar el existente. La alternativa de ampliar puertos es preferible, con carácter general, de acuerdo con el Decreto 36/2002 de la Comunidad Valenciana. Además el actual puerto se encuentra muy cerca de este puerto.

No se ha estudiado bien la zona, ni la flora ni fauna.

No evalúan las pérdidas económicas ni el impacto social de los impactos sobre recursos pesqueros y los caladeros existentes

Este estudio trata de justificar un proyecto ya redactado, con una solución dada.

En el Estudio de Impacto Ambiental se dice que se recibió el encargo de hacerlo el 21 de abril de 2004. Las mediciones sobre valores preoperacionales se han realizado con fecha de julio de 2004, lo que proporciona sin duda valores sesgados. De este modo se reduce el impacto del proyecto.

9.-AFECTACIÓN CRÍTICA AL PAISAJE. EL PUERTO DEPORTIVO NO SE PUEDE INTEGRAR PAISAJÍSTICAMENTE EN EL ENTORNO DE UN BIEN DE INTERES CULTURAL DE LA IMPORTANCIA DEL CASTILLO-PALACIO DE PEÑÍSCOLA

El proyecto de nuevo puerto deportivo, tal como está diseñado es un gravísimo atentado paisajístico a la Ciudad en el Mar. La modificación brutal de la línea paisajística conformada por el tómbolo sobre el que se asienta el conjunto Histórico y el castillo del Papa Luna no está justificada por esta actuación de carácter privado. Las consecuencias en la imagen turística del municipio pueden tener valor incalculable y la pérdida puede ser irreversible. El proyecto es un atentado paisajístico que compite deslealmente contra el volumen de influencia de la emblemática y famosa península papal, al

ser ocho veces más grande que ésta. Destacaría ese puerto más que la famosísima y atractiva península del Papa Luna, y resultaría ahogada, cuando el Monumento Principal que es la Península de Peñíscola, es el que debe destacar sobre su entorno.

El macroproyecto presentado supone una alteración clara del paisaje, el litoral y la línea de costa debido a espigones, rompeolas, malecones, etc. Para el municipio, que vive del turismo y sus atractivos de sol, playa, paisaje y valores naturales, crear esta alteración tan importante en el paisaje creemos que es contraproducente, pues tan sólo se busca el lucro económico y la especulación urbanística a toda costa. **Destruir el paisaje litoral y terrestre, desde nuestro punto de vista, es un lujo que a la larga pasa factura.**

Desde la playa sur de Peñíscola se va a perder el valor paisajístico de ver la línea del horizonte. Sólo se verá una estrecha franja de línea de horizonte, entre dos muros de los dos puertos, el actual y el nuevo puerto deportivo.

Asimismo, los impactos paisajísticos, por la zona sur, sobre el castillo y el tómbolo de Peñíscola, serán inasumibles y críticos. En gran puerto proyectado provocará una competencia brutal con la imagen paisajística de esta monumental fortaleza en el mar, afectando seriamente al paisaje. Adjuntamos un extracto del Informe que han elaborado dos miembros del Departamento de Ecología de la Universidad Autónoma de Madrid para Ecologistas en Acción (Pablo García Serrano y Juan Pedro Ruiz Sanz)

INFORME AL ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA DEL PUERTO DEPORTIVO MARINA RACÓ CALENT DE PEÑÍSCOLA

Realizada la revisión del documento Estudio de Integración Paisajística del Puerto Deportivo Marina Racó Calent de Peñíscola. Se realizan las siguientes alegaciones.

- **Problemas metodológicos.** El EIP se basa en métodos poco contrastados, no referenciados bibliográficamente.

El EIP afirma en el punto 4 “*Metodologías*” que “*está pendiente el problema de conseguir un cuerpo consistente de conocimiento con unas metodologías prácticas consistentes*”, lo cual muestra el desconocimiento del cuerpo de conocimiento de evaluación del paisaje visual (Gary R. [Clay](#) and Robert K. [Smidt](#), 2003; Zube, 1989; Bernáldez, 1985; Ruiz, 1984; Carlson, 1977; Shafer & Brush, 1977; M.Tvuit, Ode & Fry, 2006). Esta afirmación nos anuncia la falta de consistencia y confusión de las metodologías empleadas y de los argumentos utilizados en la valoración y determinación de los impactos paisajísticos potenciales del proyecto en cuestión. En este sentido los métodos utilizados carecen de referenciación bibliográfica que soporte su utilización.

- **Parte de la documentación es incompleta o inexistente** (Art. 57; Reglamento del Paisaje).

Por citar algunas:

- Falta la presentación de alternativas relacionadas con el paisaje y el análisis paisajístico de las mismas (Art. 25, Reglamento del Paisaje), el EIP presentado no incluye alternativas al impacto paisajístico, ni evaluación del impacto producido por las mismas.
- No se realiza un análisis de la afectación nocturna debido a fuentes de iluminación artificial (Art. 50, d., Reglamento del Paisaje), presumiblemente relevante en el proyecto de Puerto Deportivo.

- **Evaluación sesgada de los impactos sobre el Punto de Observación Principal y el Castillo de Peñíscola como Recurso Paisajístico, errores de aplicación metodológica.**

Ante el riesgo de aportar más confusión, dado que el Estudio de Integración Paisajística del Puerto Deportivo Marina Racó Calent de Peñíscola es farragoso y profuso en inexactitudes metodológicas, valoraciones no contrastadas y faltas de criterio metodológico, nos centramos en abordar la valoración realizada del Castillo de Peñíscola analizando los criterios adoptados por el equipo redactor del EIP.

El Estudio de Integración Paisajística del Puerto Deportivo Marina Racó Calent de Peñíscola reconoce al Castillo de Peñíscola como el Recurso Paisajístico de mayor importancia y reconoce la amenaza que supone la obra proyectada sobre el mismo, por ello nos centramos en analizar la valoración realizada y las conclusiones del EIP presentado.

*“ considerando que **el recurso más relevante** que puede verse afectado visualmente es el Castillo de Peñíscola”* (Pag. 64. 7.2.1., EIP Puerto Deportivo)

*“el recurso de **mayor valor patrimonial** del ámbito es el Castillo de Peñíscola, de **indudable preponderancia visual sobre la zona**. Mediante los análisis visuales descritos con anterioridad, se **justifica la no disminución de la integridad en la percepción del mismo**, tras la construcción del Puerto Deportivo ya que debido a la **distancia** a la que se sitúa del mismo y a los **ángulos de visión** estudiados, el puerto no va a interferir en la visión del Castillo.”* (Pag. 69, EIP Puerto Deportivo)

Como se explicita la argumentación se basa en la **distancia** existente entre el Castillo y el Puerto Deportivo proyectado (situándose entre los 1.027 del punto más cercano y 1.550 metros del extremo sur), y la **visibilidad** desde el proyecto hacia el Castillo.

Para ello se basan en el *Principio Higuchi* y la *Ley Merten*. Pasamos por ello a analizar la utilización de estos argumentos.

El Principio Higuchi (Higuchi, 1984) es planteado en la bibliografía del autor en el contexto de la evaluación de la visibilidad de elementos del paisaje enmarcados en un fondo visual sobre el que los elementos no perceptibles formarían parte de lo que él llama *“paisaje prestado”* (Higuchi, 1984).

“El Principio de Higuchi establece que si un elemento está dentro de un ángulo de 5° con el horizonte es “paisaje prestado”, pertenece al fondo de la imagen percibida y no tiene importancia.”

Si definimos la línea del horizonte como *“Límite visual de la superficie terrestre, donde parecen juntarse el cielo y la tierra”* (RAE, 22ª Edición), o definida más técnicamente como *“la línea de silueta más característica, resultado de apreciar las formas del relieve contrastadas sobre el fondo del cielo”* (Español, 1998), el Castillo se situaría sobre la misma, es decir sobre el relieve, no concernido *“dentro de un ángulo de 5° con el horizonte”*. Por ello no sería aplicable el Principio Higuchi en este caso.

Además el Castillo forma parte del *“skyline”* (Español, 1998), o contorno de los edificios contra el cielo, aumentando su *“nitidez”* (Español, 1998), es decir, aumentando su grado de definición de la línea del mismo, reforzado por su *“contraste interno de textura”* (Español, 1998) con el fondo escénico del cielo. Por todo ello el Castillo será fácilmente perceptible desde el Puerto proyectado.

En relación a los observadores potenciales, El Castillo supone un *“punto singular*, definiendo *punto singular* como *“aquellos que, por sus particulares características visuales, se pueden distinguir del resto de puntos del territorio”* (Tevar, 1995). Por lo que el Castillo debido a sus características, ubicación y representatividad nos lleva a elevar el potencial de percepción del Castillo, situado dentro del plano medio de visibilidad focalizando la atención y siendo fácilmente perceptible desde la actuación proyectada.

El otro argumento sobre el que se basa la evaluación de la visibilidad del Castillo sobre el Puerto proyectado es la Ley Merten (Merten, 2009). En este caso desestimamos este argumento ya que se realiza una mala interpretación del mismo no siendo aplicable a este contexto.

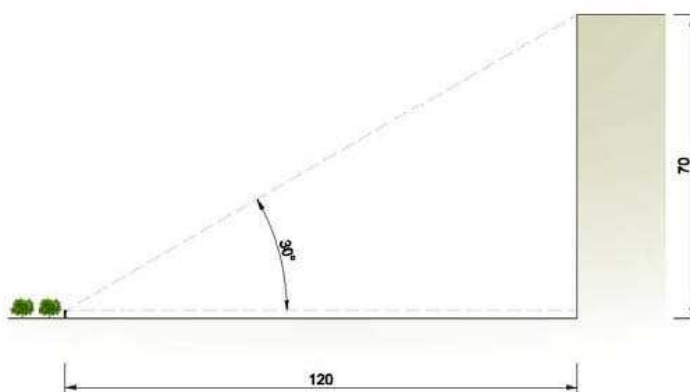
Así la Ley Merten dice que :

“... en las franjas de bordes urbanos, según la cual, el paisaje incluido en una visual que forme un ángulo de 30° con el elemento destacado del fondo escénico está en su espacio visual y caracteriza predominantemente el paisaje visual percibido por el espectador”. (Revisión simplificada del PG de Valencia, 2009)

En este sentido esta ley se aplica en la determinación de los límites entre dos unidades de paisaje, más concretamente en la interfase urbano-rural (Ruiz, 2004). En este sentido Merten nos dice que:

“en las franjas de bordes urbanos, según la cual, el paisaje incluido en una visual que forme un ángulo de 30° con el elemento destacado del fondo escénico está en su espacio visual y caracteriza predominantemente el paisaje visual percibido por el espectador.”

*“Es lo que se expresa en la figura siguiente, para un edificio de 18 plantas (con 70 metros de altura); según la ley de Merten, el paisaje dentro de los 120 metros horizontales más próximos al edificio se **percibiría como urbano.**”* (Revisión simplificada del PG de Valencia, 2009)



Por lo tanto esta “ley” no supone un argumento válido en el contexto de la evaluación de la visibilidad de actuaciones sobre el paisaje, como la que nos ocupa, desestimando por tanto su aplicación en la evaluación de la visibilidad del Castillo frente al proyecto de Puerto Deportivo.

Una vez desestimados los argumentos utilizados por el equipo redactor del EIP para justificar “la no disminución de la integridad en la percepción” del Castillo (pag. 69; EIP del Puerto Deportivo). Quisiéramos centrarnos en mostrar la importancia de este hito paisajístico y la importante afección sobre el mismo del proyecto de Puerto Deportivo, según la normativa vigente en materia de paisaje en la Comunidad Valenciana.

En primer lugar nos gustaría recordar el Art. 37 del Reglamento del Paisaje:

Artículo 37. Valor Paisajístico

7. En cualquier caso deberá atribuirse el máximo valor a los paisajes que ya están reconocidos por una figura de la legislación en materia de protección de espacios naturales y patrimonio cultural. (DOGV - Núm. 5.325)

En este sentido el Castillo de Peñíscola es Bien de Interés Cultural, hallándose bajo la protección de la Declaración genérica del Decreto de 22 de abril de 1949, y la Ley 16/1985 sobre el Patrimonio Histórico Español, habiéndose Declarado Monumento Histórico-Artístico Nacional por el Decreto del 3 de junio de 1931 (BOE 04/06/1931).

En esto difiere el EIP presentado que en el punto 6.1.2. “Valoración de las unidades y recursos paisajísticos”, realiza la siguiente valoración.

Castillo de Peñíscola

VALOR PAISAJISTICO	ALTO
CALIDAD PAISAJISTICA	ALTA
Calidad de la escena	ALTA
Singularidad o rareza	ALTA
Representatividad	MUY ALTA
Interés para su conservación	MUT ALTA
Integración en el paisaje	ALTA
PREFERENCIAS DE LA POBLACION	ALTA
VISIBILIDAD	ALTA

Fuente: Estudio de Integración Paisajística del Puerto Deportivo Marina Racó Calent de Peñíscola

Por lo consignado en el Art. 37 la valoración no es pertinente ya que el Reglamento del Paisaje obliga a asignar la categoría máxima “**Muy alto**” valor paisajístico.

Continuando con la argumentación encontramos que el EIP determina que el Castillo-Palacio supone un Recurso Paisajístico, al mismo tiempo que asigna al mismo como **Punto de Observación Principal** (Punto 6.1.4.2. Factores de visibilidad. Calidad extrínseca).

Puntos de Observación

Castillo de Peñíscola	
Visibilidad del ámbito	Alta
Observadores potenciales	Alta potencialidad para la observación: residentes/visitantes
Recursos visuales	Recursos visuales, naturales y culturales
Unidades visibles	Unidad natural, Periurbana natural, Urbana y Rural
Clasificación	PRINCIPAL

Fuente: Estudio de Integración Paisajística del Puerto Deportivo Marina Racó Calent de Peñíscola

Atendiendo al Artículo 50 del Reglamento del Paisaje:

2. Se entenderá que una actuación no está integrada en el paisaje y, consiguientemente, produce impacto paisajístico y visual cuando se den una o varias de las siguientes circunstancias:

g) Domina, alterando negativamente, la composición del paisaje o sus elementos percibidos desde un Punto de Observación Principal. (art. 50 Reglamento del Paisaje)

f) Difiere y contrasta significativamente del entorno donde se ubica y reduce el valor visual del paisaje por su extensión, volumen, composición, tipo, textura, color, forma, etc.

Reconociendo que el Castillo Punto de Observación Principal, y Recurso Paisajístico de Máximo Valor, con una alta frecuentación y número de visitantes al año (unos 400.000) . Entendemos que una actuación localizada en el rango de visibilidad media, con una extensión de 17 Ha., ganadas al mar (casi cuatro veces la superficie del Casco histórico del municipio), a lo largo de más un kilómetro de

costa (lo que rompe la línea visual mar-tierra), y situado a nivel del mar y localizada 65 metros por debajo del **Punto Principal de Observación**, determinando un *punto panorámico* (Español, 1998), determinado por el Castillo-Palacio, podemos afirmar que el Puerto Deportivo generará un impacto visual negativo afectando a los puntos g) y f) del Art. 50 del Reglamento del Paisaje.

REFERENCIAS

- Área de Urbanismo Vivienda y Calidad Urbana-Dirección General de Planeamiento. 2009. *Revisión simplificada del PG de Valencia*. (En http://gd-static.simauria.com/store/pgou-valencia/pdf/propuesta_memoria_ambiental.pdf)
- Bernáldez, F.G. 1984. *Ecología y paisaje*. H. Blume. Madrid
- Bernaldez, F.G. 1985. *Invitación a la ecología humana. La adaptación afectiva al entorno*. Tecnos. Madrid
- Bernaldez, F.G.; Ruiz, J.P. & Ruiz, M. 1984. *Landscape perception and appraisal: ethics, aesthetics and utility*. En: Krampen, M. (ed.) *Environment and Human Action*. Hochschule der Künste. Berlin.
- Boletín Oficial del Estado. Del 4 de junio de 1931.
- Consellería de Medi Ambient. *Plan de Acción territorial de la Huerta Valenciana*. 2008
- Douglas Amedeo, David G. Pitt and Ervin H. Zube, 1989. *Landscape Feature Classification as a Determinant of Perceived Scenic Value*. *Landscape Jnl.* 8(1):36-50 (1989); doi:10.3368/lj.8.1.36
- Español, I. 1998. *Las obras públicas en el paisaje*. CEDEX. Madrid
- Gary R. [Clay](#) and Robert K. [Smidt](#), 2003. *Assessing the validity and reliability of descriptor variables used in scenic highway analysis*. [Volume 66, Issue 4](#), 15 February 2004, Pages 239-255
- HIGUCHI, T., 1988. *The Visual and Spatial Structure of Landscape*. M.I.T. Press. Cambridge.
- Merten, Elke. 2009. *Visualizing Landscape Architecture*. Functions, Concepts, Strategies. Editorial Birkhauser Verlag
- Real Academia de la Lengua, 2008. *Diccionario de la lengua española*. Espasa Calpe. Madrid
- Tevar, 1995. *Propiedades de la cuenca visual en la descripción del paisaje*. Tesis Doctoral. E.T.S. Ingenieros de Montes de Madrid.
- Tveuit, M., Ode, A. y Fry, G. 2006. *Key concepts in a framework for analyzing visual landscape character*. *Landscape Research*, Vol. 31, Nº 3, 229-255.

10.-RIESGO POR TRANSPORTE DE SUSTANCIAS INFLAMABLES Y PELIGROSAS.

La actividad del puerto deportivo, requerirá el consumo de importantes cantidades de carburantes, los cuales deberán transportarse a través de zonas urbanas, intensamente habitadas en los meses de verano, justamente cuando la actividad del puerto deportivo se prevé mayor. **Al ser los accesos inadecuados, este transporte se convierte en peligro y de alto riesgo para la ciudadanía.** El Estudio de Impacto Ambiental ni el Proyecto estudian esta cuestión.

11.-UN NUEVO RECLAMO URBANÍSTICO.

El nuevo puerto deportivo proyectado, de promoción privada, se trata de un nuevo reclamo urbanístico para la zona sur de la Sierra de Irta, clasificada de expansión urbana, a unir con otros “ganchos” urbanísticos como los proyectos de campos de golf en esa misma zona. De esta forma se crean expectativas y demandas para urbanizar masivamente la zona sur, especular con sus suelos y hacer auténticos negocios inmobiliarios y urbanísticos en zonas donde se proyectan infraestructuras de lujo, como los campos de golf y los puertos deportivos.

El puerto será privado, pero las infraestructuras que va a necesitar muchas tendrán que ser públicas, y requerirá la creación de nuevas infraestructuras: centros comerciales, aparcamientos, etc, cada cual con su correspondiente impacto ambiental y paisajístico, que finalmente multiplica los efectos ambientales de este tipo de construcciones.

En Peñíscola faltan muchas infraestructuras básicas, como atención sanitaria, aparcamientos, jardines, escuelas, depuradoras, etc., y el nuevo puerto deportivo agravará los problemas actuales de falta de infraestructuras.

El nuevo puerto no costeará ni aportará suelo a la propiedad pública, para la creación de estos servicios básicos.

Todos los propietarios de suelo, cuando van a urbanizar, y construir edificios, han de ceder como mínimo un 40% del suelo de la finca inicial para las dotaciones públicas. Los promotores y propietarios del nuevo puerto no aportarán suelo que contribuya a la mejora de la calidad de vida de la localidad de Peñíscola.

12.-FALTA DE JUSTIFICACIÓN DE INTERÉS PÚBLICO.

El nuevo puerto deportivo que se propone no responde a ninguna necesidad social ni demanda de uso planteada. No existe un estudio serio sobre las previsiones de crecimiento futuro del sector náutico deportivo que justifiquen la necesidad de construir este nuevo puerto deportivo en Peñíscola, y mucho menos, de la magnitud como el que se plantea.

Las estimaciones de demanda son erróneas y abusivamente exageradas y ponen de manifiesto una realidad sobre los puertos deportivos: permanecen vacíos o semi-vacíos durante más de la mitad del año y su construcción sólo beneficia a los promotores de los proyectos, no teniéndose en cuenta las necesidades reales ni la destrucción que ocasionan.

El actual puerto de Peñíscola cuenta con 36 embarcaciones pesqueras y un puerto deportivo con 75 amarres más que suficiente.

En el puerto no existe una saturación de embarcaciones suficiente para justificar la creación de este gran puerto.

Este puerto deportivo que se propone para embarcaciones recreativas algunas de gran eslora son prácticamente inexistentes en el puerto de Peñíscola. El puerto cuenta con embarcaciones deportivas de pequeña eslora, y de escaso número.

El nuevo puerto deportivo está previsto para 826 amarres para yates, algunos de gran eslora. Si tenemos en cuenta la población censada en Peñíscola en 2008, es de 7.560 personas ofrece una ratio de 9,15 personas/amarre. Entendemos que es desproporcionado el número de amarres para la población permanente que vive todo el año en Peñíscola.

Además el Plan de Infraestructuras estratégicas para el periodo 2004-2010 de la Generalitat Valenciana, prevé reestructurar y ampliar el actual puerto de Peñíscola.

Entendemos que no está justificado este gran puerto deportivo. No son necesarios 2 puertos en Peñíscola, y menos tan cerca uno del otro.

En el actual puerto de Peñíscola está prevista su ampliación y remodelación. Estas reformas realizadas de forma adecuada pueden atender la demanda real y prevista en el futuro de embarcaciones de recreo.

Si el nuevo puerto respondiera verdaderamente a un interés público y a una necesidad, es más viable y tiene menor impacto ampliar el actual puerto de Peñíscola. Una adecuada ampliación es suficiente para dar servicio a las embarcaciones que requieran atracar en Peñíscola.

Además otros puertos colindantes también tienen prevista su ampliación, el de Benicarló y el de Alcossebre. Las ampliaciones de los puertos de Benicarló, Peñíscola y Alcossebre pueden incrementar el número de amarres de forma más que suficiente para la demanda prevista de amarres para embarcaciones de recreo.

No puede ser considerado como positivo el nuevo puerto deportivo de Peñíscola por un crecimiento de las actividades que supongan un incremento en el número de visitantes mientras todavía no han sido solucionados los problemas derivados del excesivo crecimiento de residentes en Peñíscola. Ejemplos de estos problemas son la falta de depuración de las aguas residuales o los graves problemas de circulación. Si se pretende aumentar la población habría primero que plantear los problemas actuales y dar una solución a los futuros antes de que se produzcan.

13.-INVIABLE ESTUDIO DE VIABILIDAD DEL NUEVO PUERTO DEPORTIVO.

Dado el elevado coste ambiental del actual proyecto, se exige una adecuada justificación del proyecto basado en criterios reales y adecuadamente analizados. Sería básico que este Estudio

de Viabilidad se soportara en un Estudio de Demanda de puntos de amarre para embarcaciones deportivas en la zona litoral del Maestrat. En el Proyecto Básico se llega a afirmar que no hay puertos deportivos en toda la comarca, sin tener en cuenta los actuales puertos de Benicarló, Alcossebre y Peñíscola.

La viabilidad del proyecto se basa en la finalización de diversos servicios e infraestructuras, como el aeropuerto de Castellón y las obras del AVE y algunos campos de golf en Peñíscola. Estas no son reales, no existen y tienen un futuro incierto. Por tanto justificar la viabilidad del nuevo puerto deportivo a su futura realización, demuestra que el estudio de viabilidad se basa en criterios no reales, ni factibles de realizar en poco tiempo.

En cuanto a las obras del ancho de vía internacional y el AVE para Peñíscola, el Plan de Estratégico de Infraestructuras y Transporte del Estado para el periodo 2005-2020, excluye el tramo de Castellón-Tarragona, y por tanto no se prevé la llegada del ancho de vía europeo ni del AVE a Peñíscola en los próximos años. Peñíscola además no tiene estación de tren. Los usuarios del tren de Peñíscola se han de desplazar a Benicarló, por tanto el efecto del futuro AVE, cuando se realice será mayor en Benicarló o Vinaròs que en Peñíscola.

Los campos de golf de Peñíscola son sólo propuestas, ninguno cuenta siquiera con la aprobación de la Generalitat Valenciana.

Los campos de golf de Alt Fardatxo y Peñíscola Hills están al inicio de su tramitación. Tienen muchas afecciones y es posible que no puedan ser construidos. Afecciones como la proximidad del futuro macrovertedero comarcal de Cervera del Consorcio de Residuos del Plan Zonal I, motivo de recurso de reposición ante el Ayuntamiento de Peñíscola y queja ante el Síndic de Greuges o la relativas por las limitaciones de uso del suelo establecidas en el Plan de Acción Territorial de Infraestructuras relativo al trazado de un trasvase de agua del Ebro del Plan Hidrológico Nacional ya derogado. Además en la zona recientemente ha sufrido incendios forestales, como el mes de septiembre de 2004, y aún están pendientes de recalificación urbanística.

Los otros dos campos de golf, se proponen en el nuevo Plan General de Ordenación Urbana de Peñíscola, el cual está en fase de información pública y pueden haber alegaciones, y tampoco cuentan con la aprobación de la Generalitat Valenciana.

El Estudio Económico supone una ocupación máxima del 70% en temporada alta y de un 60% en temporada baja se alcanza en en el 5º año de explotación. Esos datos no se justifican con ningún Estudio de Demanda de puntos de amarre de embarcaciones deportivas en la zona litoral del Maestrat.

El Estudio Económico, con esos presupuestos no justificados, calcula una Tasa Interna de Retorno del 12,6% (antes de impuestos) y de un 8,4% (después de impuestos). Esa rentabilidad no es suficiente en las actuales condiciones del sector financiero para que ese proyecto reciba financiación externa. Los bancos y entidades financieras están exigiendo a los proyectos de infraestructuras una TIR de dos dígitos para que reciban su financiación.

En conclusión el estudio económico se basa en hechos futuros que no existen en la actualidad. Consideramos que no es correcto el estudio económico, por tanto la realización del nuevo puerto deportivo es inviable pues Peñíscola no cuenta con estas obras que se citan y que será difícil su ejecución inmediata.

14.-EXCESIVA PROXIMIDAD CON EL ACTUAL PUERTO DE PEÑÍSCOLA.

Aparte del gran impacto visual que creará el nuevo puerto deportivo, **su proximidad al puerto de Peñíscola incrementará el riesgo de accidentes por tráfico marítimo.** Al haber más densidad de embarcaciones los riesgos aumentan considerablemente por solapamiento de actividades pesqueras y deportivas, sobre todo en época estival.

15.-AFECCIONES GRAVES A LA DINÁMICA LITORAL DE LA ZONA

En el Estudio de Impacto Ambiental en la página 93 se dice: *“Teniendo en cuenta que el actual puerto (construido en los años 40) no ha tenido problemas de aterramiento, puede concluirse que no se ha producido ninguna interrupción en la dinámica litoral ni ha actuado como sumidero de*

sedimentos. Como consecuencia, la Playa Norte no ha sufrido grandes variaciones en el ancho de playa.”

El actual puerto de Peñíscola si ha tenido problemas de aterramiento, y por tanto no puede concluirse lo afirmado en el Estudio de Impacto Ambiental. Durante el año 2002 la Dirección General de Puertos realizó obras en el dique del actual puerto de Peñíscola mediante el vertido de piedras en la escollera y dragado de su bocana para solucionar el problema de calado de la flota pesquera. La necesidad del dragado es porqué el actual puerto actúa como sumidero de sedimentos.

En cuanto a la playa Norte, también ha sufrido importantes procesos de regresión por rotura de los procesos geodinámicos marino-costeros, lo que ha requerido nuevas inversiones multimillonarias para solucionarlos.

Todos los tramos costeros sufren problemas en su dinámica litoral al ser afectados por regeneraciones de playas, espigones, puertos deportivos, etc., circunstancia que debe ser tratada adecuadamente en el E.I.A.

16.-LA REALIZACIÓN DE ESTE PUERTO PRODUCIRÁ LA PERDIDA IRREVERSIBLE DE UN ESPACIO PÚBLICO.

Actualmente la playa donde se propone ubicar este nuevo puerto deportivo tiene uso lúdico y turístico. Los valores ambientales del entorno de acantilados rocosos serán destruidos para que en los nuevos terrenos ganados al mar se proyecte la instalación de nuevos locales comerciales y almacenes. La justificación para ello se basa en satisfacer una demanda que se basa en una necesidad creada y de la que tan sólo saldrán beneficiados supuestamente los promotores privados. Dichos terrenos serán otorgados mediante una concesión a una empresa privada por lo que, tanto los nuevos rellenos de fondos marinos, como la construcción de nuevas instalaciones, producirán una desnaturalización irreversible de un espacio público, siendo además injustificable su sustracción al disfrute de la colectividad.

17.-EL PROYECTO NO CUMPLE LOS OBJETIVOS Y FINALIDADES EXPRESADOS EN LA LEY 22/1988, de 28 de Julio, DE COSTAS.

En el artículo 2 de dicha ley viene expresado que la actuación administrativa sobre el dominio público marítimo-terrestre perseguirá los siguientes fines:

“b) Garantizar el uso público del mar, de su ribera y del resto del dominio público marítimo-terrestre, sin más excepciones que las derivadas de razones de interés público debidamente justificadas.

c) Regular la utilización de estos bienes en términos acordes con su naturaleza, sus fines y con el respeto al paisaje, al medio ambiente y al patrimonio histórico. d) Conseguir y mantener un adecuado nivel de calidad de las aguas y de la ribera del mar.”

Sin embargo, tal y como queda expresado en las presentes alegaciones, el actual proyecto carece de la justificación debida en cuanto al interés público que pretende cubrir.

En ningún caso respeta el paisaje, el medio ambiente el patrimonio histórico y no sólo no consigue mantener un adecuado nivel de calidad de las aguas y de la ribera del mar sino que contribuirá a agravar los actuales problemas de contaminación de esta zona.

18.-NO ESTÁ GARANTIZADO EL ABASTECIMIENTO DE AGUA PARA LOS USOS PREVISTOS EN EL FUTURO PUERTO.

El texto refundido de la Ley de Aguas, en su artículo 60, señala que las concesiones de agua se regirán con un orden de preferencia que otorga prelación al abastecimiento de poblaciones por delante de los regadíos, suministros industriales, acuicultura, usos recreativos y navegación.

Estamos en una zona de gran déficit de recursos hídricos. Las previsiones relativas al cambio climático indican que vamos hacia una época de desertificación y de aumento de temperaturas. Así es previsible que las precipitaciones se van a reducir y la demanda va a aumentar.

Además en Peñíscola, la calidad del agua dulce también se ve deteriorada por fenómenos de contaminación y intrusión marina.

El nuevo Plan General de Ordenación Urbana de Peñíscola prevé un crecimiento de la ciudad de más de 168.000 personas y en Peñíscola está prevista la construcción de 4 campos de golf. La tipología constructiva de las numerosas viviendas que también está previsto construir de forma extensiva, con lo que se les permitirá tener jardín y piscina, lo cual incrementará aún más el consumo de agua previsto. Los consumos previstos para este tipo de edificaciones es de 600 litros/habitante/día. Los recursos hídricos para atender a la población prevista ni los usos previstos en el municipio no están garantizados, por tanto tampoco está garantizada el agua para los usos previstos en el puerto deportivo.

19.- ESTE PROYECTO SUPONE LA PRIVATIZACIÓN DE UN ESPACIO PÚBLICO PERTENECIENTE AL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO-TERRESTRE EN BENEFICIO DE UNOS INTERESES URBANÍSTICOS PRIVADOS QUE NADA TIENEN QUE VER CON EL INTERÉS GENERAL.

En los nuevos terrenos ganados al mar se proyecta la instalación de nuevos locales destinados a usos lúdico-comercial y talleres, almacén, club náutico... La justificación para ello se basa en satisfacer una demanda que, como ha quedado demostrado, se basa en una necesidad creada y de la que tan sólo saldrán beneficiados los concesionarios y promotores del puerto. Dichos terrenos serán otorgados mediante una concesión a una empresa privada. Entendemos que no es necesario ocupar tanta superficie del mar para ubicar allí servicios como los usos lúdico-comercial que perfectamente se pueden ubicar en tierra.

La alternativa elegida en el Proyecto de dársena consta de una superficie de aguas abrigadas de 17 Ha, la superficie de tierra emergida que se creará asciende a 11,7 Ha, de la que se destinarán a:

- ” - Explanada lúdico-comercial 48.464 m²
 - Explanada de ribera 18.315 m²
 - Explanada del Edificio social 2.964 m².”
- (según la página 3 del Proyecto Completo).

Todo esto supone que en un anteproyecto de puerto deportivo se destina prácticamente tanta superficie a uso lúdico-comercial como a aguas abrigadas. De aquí se deduce que la finalidad del proyecto está vinculada más a la obtención de suelo en primerísima línea de mar, más que a la infraestructura de puerto deportivo en sí.

Lo inaceptable de la creación de un puerto, amenazador de hacer desaparecer una playa al sur del mismo, es que para crear riqueza a una empresa portuaria que no va a regalar a nadie sus amarres como tampoco sus instalaciones sobre espacio público -(como es la mar y su borde perteneciente al Dominio Público Marítimo Terrestre). Y es aquí donde hay que incidir en que la empresa promotora se denomine “Marina Racó Calent S.A.”. En la zona ubicada frente al puerto se hallan más de 1 millón de metros cuadrados de suelo clasificados como suelo urbano según el Plan General de Ordenación Urbana de Peñíscola del año 1977. Estos suelos pertenecen al proyecto urbanístico Plan de Reforma Interior Racó Calent. La construcción del puerto deportivo en esta zona implicaría un evidente aumento de valor de estos suelos y unas plusvalías que no generan ningún retorno al patrimonio público. El artículo 47 de la Constitución Española afirma que “La comunidad participará en las plusvalías que genere la acción urbanística de los entes públicos.” En este proyecto de construcción de un puerto deportivo, que tiene una componente de acción urbanística (se van a urbanizar terrenos ganados al mar, además de más de mil metros de línea litoral), es evidente que se generarán plusvalías, que se quedarán en el estricto ámbito privado.

La simple denominación indica que puede haber una vinculación entre los intereses de los propietarios de dicho suelo con la ubicación del Nuevo Puerto Deportivo de Peñíscola. Por tanto, las Administraciones públicas deben asegurarse de que no se esté empleando una figura de contratación del Sector Público para favorecer intereses privados en detrimento del interés general.

20.- En relación a las conclusiones del Plan de Participación ciudadana:

a) En la página 94 se reúnen las conclusiones de la encuesta del Plan de Participación Pública. En estas encuestas se observa que el propio estudio reconoce que en una primera fase los participantes la opinión general es positiva, pero en una segunda fase, cuando se enseñan a los participantes los fotomontajes con el impacto se observan que consideran que “ el nuevo proyecto tiene dimensiones demasiado grandes y que va a afectar negativamente al medio ambiente y al paisaje”. Esto significa que la población no está suficientemente informada y que desconoce el impacto visual de este proyecto. Por tanto, si de algo sirven estas herramientas de participación ciudadana, se debe tener en cuenta que se deben articular medios alternativos para informar a la población a los meramente formales, habida cuenta también de las limitaciones expuestas en el primer apartado respecto a la forma de la exposición al público de este proyecto. Por ejemplo, la erección de una maqueta en un lugar emblemático como el edificio del Ayuntamiento de la Plaza Constitución o Centro Socio cultural, como se ha hecho anteriormente con otros proyectos, como el paseo de la Playa sur.

En todo caso, los valores obtenidos antes de que la población conozca los impactos generados por el puerto deportivo no pueden ser tenidos en cuenta, ya que las preguntas posteriores demuestran que no poseían un conocimiento que les permitiera juzgar el proyecto.

b) En la misma página se reconoce que la población turística presenta una posición mucho más negativa que la autóctona. Si Peñíscola es un municipio turístico , la opinión de este sector tan importante de población debe ser muy tenida en cuenta. No se puede decir que queremos hacer un puerto deportivo para atraer turismo y fomentar el sector cuando la mayoría de esos turistas que ya están entre nosotros rechaza este proyecto.

21.- LA CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO PUERTO DEPORTIVO SUPONDRÁ UNA AFECCIÓN NEGATIVA A LAS PLAYAS SITUADAS AL SUR DEL MISMO.

No prevé el proyecto medidas preventivas para no erosionar los terrenos al sur del mismo, provocando regresiones peninsulares que suscitarán retranqueos con deslindes costeros tierra adentro, a menudo caprichosos e injustificados, que el Ministerio del Medio Ambiente pretexta y practica para quitar terreno a los propietarios colindantes con el DPMT y nunca para regalarles territorio. En este caso el mismo proyecto reconoce que la construcción del puerto puede afectar a las playas y calas situadas en el litoral al sur.

“Al sur de Peñíscola se encuentran pequeñas playas encajadas a lo largo de un tramo costero rocoso. Por la batimetría de la costa todas las playas se encuentran dentro de la franja de la - 5.0 m y, por los valores obtenidos de la profundidad activa (entre 5 y 6 m) y de la profundidad de cierre (alrededor de 10 m), se puede afirmar que se encuentran en un equilibrio sedimentario dinámico. Eso implica que la interrupción del transporte longitudinal podría afectar negativamente las playas originando un proceso de erosión.” (Pág. 7 del Anejo 7. Estudio Dinámica Litoral).

Por más que el redactor del anejo concluya diciendo que el puerto no afectará, porque la punta de Racó Calent no ha afectado la dinámica litoral, no es menos cierto que el puerto no se ubicará exactamente en la misma ubicación que la punta del Racó Calent y, por tanto, esta consideración es más una voluntad que un dato contrastable que, por supuesto, no debería estar en un documento eminentemente técnico.

Por todo ello, **SOLICITA:**

-Que se retire el “PROYECTO DEL NUEVO PUERTO DEPORTIVO DE PEÑÍSCOLA” y se paralice su tramitación por los motivos expuestos en estas alegaciones.

-Que se nos considere como PARTE INTERESADA EN EL EXPEDIENTE ADMINISTRATIVO DEL PUERTO DEPORTIVO DE PEÑÍSCOLA y se nos notifiquen las resoluciones, acuerdos o modificaciones que se adopten en el mismo.

En Alicante a 11 de diciembre de 2009

Firmado:

**Conselleria d'Infraestructures i Transport. Direcció General de Ports, Aeroports i Costes
(Divisió de Ports i Costes): Servei de Planificació, Projectes i Obres de Ports i Costes
Av. de Blasco Ibáñez 50, segona plant. 46010 València**