

**SERVICIO DE IMPACTO Y AUTORIZACIONES AMBIENTALES
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE
GOBIERNO DE CANTABRIA**

D....., y con domicilio a efectos de notificaciones en Santander, en calidad de Coordinadora de la organización **ECOLOGISTAS EN ACCIÓN DE CANTABRIA** y en representación de la misma, presenta las siguientes **SUGERENCIAS al**

”Documento inicial de evaluación ambiental del proyecto Nuevo Puerto Deportivo en San Vicente de la Barquera”

Las sugerencias presentadas se basan fundamentalmente en el hecho de que la realización de cualquiera de las alternativas presentadas en este documento resultan totalmente incompatibles con una protección ambiental adecuada del entorno en el que se pretenden ubicar.

1. ALTERNATIVA DE PUERTO EXTERIOR

La Alternativa de Puerto Exterior debe ser claramente desestimada. Esta Alternativa Exterior ocuparía toda la zona existente entre Punta de la Silla y Punta del Castillo, además de realizar una prolongación de un tramo del actual dique. La desestimación se plantea, inicialmente, en base de los estudios previos realizados por la Universidad de Cantabria y las conclusiones expuestas en la Memoria Ambiental del Plan de Puertos e Instalaciones de Cantabria así como a la definición de las categorías de zonificación establecidas en el Plan de Puertos de Cantabria

1.1 Existe ya un **Estudio de Impacto Ambiental para la alternativa exterior** planteada realizado en 2004 por la Universidad de Cantabria a propuesta de la Consejería de Obras Públicas del gobierno de Cantabria en el que se reconoce

textualmente que *“El presente proyecto de Nuevo Puerto Deportivo en San Vicente de la Barquera, resulta ser incompatible con la protección del entorno natural en el que se pretende ubicar. El emplazamiento exterior escogido para el nuevo puerto, en San Vicente de la Barquera, se incluye dentro del Parque Natural de Oyambre, regulado por la Ley de Cantabria 4/1988 de 26 de octubre”* Asimismo en este documento se recoge que *“De forma específica, en el punto 1 del artículo 3º de la citada ley se hace referencia a un régimen especial de protección que en lo que respecta a la zona litoral establece lo siguiente:*

- Queda prohibida toda actividad que pueda alterar los elementos y la dinámica del ecosistema del parque natural de “Oyambre”.

- Quedan expresamente prohibidas las actividades siguientes:

1. Cualquier movimiento de tierras o actividad extractiva que comporten una modificación de la geomorfología actual de la zona.

3. La instalación de elementos artificiales de carácter permanente que limiten el campo visual, rompan la armonía del paisaje o desfiguren las perspectivas.

Estas actividades serían necesarias para realizar el proyecto de puerto exterior.

Este mismo estudio concluye que: *“Por cuanto que la construcción del nuevo puerto, dentro de los límites del Parque Natural de Oyambre, conllevaría el incumplimiento del régimen de especial protección de la zona litoral de este espacio natural, se concluye que, desde el punto de vista medioambiental, **el presente proyecto resulta ser inviable en la ubicación propuesta**”.*

Por otra parte, se determina que la construcción de este puerto exterior produciría una modificación importante de la dinámica sedimentaria tanto en la desembocadura como en la playa de Merón, ocupación de la línea de costa y parte de la rasa marina entre Punta Liñera y Punta del Castillo y por lo tanto destrucción de todas las comunidades biológicas situadas en esta línea de costa, además de suponer un impacto visual muy alto. En este sentido hay que tener en cuenta que el paisaje constituye uno de los elementos a proteger en el Parque Natural de Oyambre. De hecho, en la exposición de motivos establecidos en la Ley de Cantabria 4/1988 de 26 de octubre se establece que el paisaje y la calidad ambiental del Parque Natural de Oyambre supone un atractivo turístico de primera índole por lo que ***“preservar de la degradación a esta área constituye la mejor garantía para la continuidad y potenciación de su oferta turística, que de esta forma se revalorizará indefinidamente.***

Por lo tanto, si se llevara a cabo esta alternativa se estaría incumpliendo la legalidad ya que para poder realizarla sería necesario contravenir la Ley de Cantabria 4/1988.

1.2 En la Memoria Ambiental del Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias de Cantabria, desarrollada por la propia Consejería de Medio Ambiente se indica que: *“Las propuestas de actuación previstas en San Vicente de la Barquera, se ubican en un Espacio Natural Protegido. Desde el punto de vista ambiental, se considera más favorable la reordenación de los atraques del ya existente puerto interior, que **la propuesta de puerto exterior, que supondría tanto un impacto paisajístico al modificar la morfología costera y afectar a la dinámica sedimentaria, como un aumento de la presión antrópica en esa franja litoral...**”*

1.3. Según el Plan de Puertos esta zona se considera como zona excluida.

En el Plan de Puertos se considera zonas excluidas para la construcción de nuevas infraestructuras: *“Aquellas que por su gran valor ambiental y ecológico no son aptas par acoger nuevas instalaciones portuarias a que dichas infraestructuras ocasionarán afecciones significativas a elementos ambientales de especial valor de conservación”*. Caso que corresponde tanto a la alternativa exterior como a la interior por ubicarse en zonas con valores ambientales dignos de protección.

Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto, quedan pocas dudas sobre la retirada de esta alternativa de puerto exterior.

2. ALTERNATIVA DE PUERTO INTERIOR

2.1 En lo que se refiere a la alternativa de puerto interior también resultan válidas las alegaciones expuestas en el punto 1.1 y 1.2 ya que se refieren a la consideración de que **esta alternativa interior en la ría de San Vicente de la barquera afectaría a un territorio correspondiente al Parque Natural de Oyambre y que además es zona LIC.**

2.2 Este nuevo proyecto se contradice con los criterios generales del propio Plan de Puertos.

2.2.1. En los criterios generales del Plan se parte de que *“las zonas de mayor valor ambiental, como es el caso de las rías incluidas de algún Espacio Natural Protegido o de los espacios más cercanos a playas, se constituyen en zonas excluidas donde se desaconseja la implantación de nuevos puertos desde el punto de vista ambiental”*. Condición que cumple el estuario de San Vicente como zona excluida: es una ría incluida en un espacio natural protegido

2.2.2. Igualmente, en los criterios fundamentales del Plan de Puertos, se dice que las zonas donde predominen los procesos de sedimentación se consideran no aptas para la instalación de nuevos puertos. Lo cual se contradice totalmente con la decisión de construir este nuevo puerto en San Vicente de la Barquera que es un estuario que se encuentra en un avanzado estado de colmatación.

2.2.3 Se consideran como excepción de las zonas excluidas, las zonas que ya tienen instalaciones portuarias o están altamente degradadas. Este planteamiento no resulta válido ya que el que una zona costera haya visto reducidos sus valores ambientales por las actuaciones humanas no debe ser la carta blanca para concentrar en ella todos los usos de alto impacto ambiental. Es por ello que cualquier planificación ha de tender a la recuperación de los valores ambientales de estas zonas y no a su aniquilación o esterilización desde el punto de vista ecológico.

En este sentido, el estuario de San Vicente de la Barquera no puede considerarse como una excepción de las zonas excluidas ya no es una zona degradada sino que es una zona todavía con una buena calidad ambiental, incluso la que cuenta con la mejor calidad ambiental de los estuarios de Cantabria altamente antropizados. Esta calidad ambiental ha sido el motivo por el cual se le han asignado varias figuras de protección ambiental. La construcción de este puerto supondría una merma en estos valores y dejaría como mera declaración de buenas intenciones la protección de este espacio.

Por otra parte, aunque en San Vicente de la Barquera ya existe una instalación portuaria, según se recoge en este documento inicial: *“la alternativa recogida en el Plan de Puertos de modernización y potenciación de todos los puertos e instalaciones portuarias existentes es la opción que mejor cumple los objetivos del Plan*. Es decir,

sería necesaria una alternativa que permitiera satisfacer la demanda, teóricamente planteada, basada en las infraestructuras actuales, y en la reordenación de los atraques ya existentes, y no en la construcción de nuevas infraestructuras.

Sin embargo, la alternativa que aquí se plantea es la construcción de un nuevo puerto de grandes dimensiones que se alejaría considerablemente del cumplimiento de los objetivos y principios generales del Plan de Puertos por todo lo anteriormente planteado.

2.2.4 Además, tal y como se especifica en la Memoria Ambiental del Plan de Puertos *“Las previsiones de una demanda de servicios e infraestructuras [como puede ser el caso de nuevos puertos deportivos] no comprometerá los valores ambientales considerados dignos de protección”*. Caso de la ría de San Vicente, con varias figuras de protección como establecidas en la Directiva 92/43/CEE de Hábitats y la Ley de Cantabria 4/1988 de 26 de octubre del Parque Natural de Oyambre

2.3 Los impactos ambientales derivados de la construcción de este puerto interior modificarían en gran medida los valores ambientales de la ría de San Vicente.

Las marismas son áreas de gran diversidad y productividad biológica, muy importante para el sector pesquero tanto directa como indirectamente por ser una zona de reproducción y/o alimentación de numerosas especies, de ahí la importancia de su conservación.

2.3.1. Se producirá una alteración de la dinámica sedimentaria derivada por una parte de la implantación de un obstáculo de dimensiones importantes en el interior de la ría y por otra parte a las obras de dragado.

Tal y como se reconoce en el documento inicial presentado: *“se producirá un cambio en la dinámica estuárica consecuencia de las diferentes actuaciones realizadas como los dragados y la ocupación de espacio de estuario. El efecto será permanente, y será visible a medio plazo.”* Teniendo en cuenta las posibles graves consecuencias de estas actuaciones en ningún caso quedan especificados en el proyecto el efecto en el estuario de la alteración de la dinámica litoral ni la dimensión ni destino de los dragados que tendrán que realizarse para permitir la navegación de los barcos.

En la Memoria Ambiental del Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias se indica que *“las propuestas que afecten a estructuras sedimentarias deben ser lo más blandas posibles procurando una ocupación mínima de zonas de marisma y zonas intermareales...Asimismo se evitará el relleno de zonas intermareales y de marismas y la ocupación de sistemas de valor ambiental significativo”*

En este sentido la construcción de un puerto interior como el que se presenta en el actual proyecto, ocupando 45.000 m² de lámina de agua, no puede ser considerada en ningún caso una actuación blanda ni una ocupación de mínima.

Teniendo en cuenta que la zona de ocupación se encuentra dentro de un territorio que tiene dos figuras de protección ambiental: el LIC “Rías Occidentales y Duna de Oyambre” y el Parque Natural de Oyambre, esta obra supondrá realizar rellenos y dragados en un sistema de valor ambiental significativo, actuaciones totalmente incompatibles con el mantenimiento de una calidad ambiental que ambas figuras de protección pretenden preservar.

Por otra parte no existe actualmente de un Plan de Ordenación de los Recursos Naturales, cuya elaboración se ha iniciado este mes de julio de 2008 por lo que habría que tener un documento previo que regule los usos del Parque Natural de Oyambre antes de proponer actuaciones ambientalmente insostenibles y claramente irreversibles

Por poner como ejemplo las graves consecuencias de dragados y rellenos en el interior de un sistema cerrado basta recordar las consecuencias que una ocupación de este tipo ha tenido en la bahía de Santander. De hecho, los dragados realizados para mantener el canal de navegación y que eran eliminados en zonas exteriores produjeron una erosión muy significativa en las playas de Loredó y Somo. Por otra parte, la ocupación y destrucción de la costa natural ha acelerado el proceso de colmatación de la bahía comprometiendo su futuro a largo plazo.

Si se quiere mantener el estuario de San Vicente en las condiciones ambientales actuales a medio y largo plazo, no es posible la instalación de una infraestructura de las dimensiones que se pretende realizar y menos sin haber realizado un estudio que contemple las consecuencias de este tipo de modificación a largo plazo.

2.3.2. La realización de este proyecto producirá una pérdida de la calidad del agua de la ría de San Vicente.

Al aumentar el número de embarcaciones se producirá un aumento de los vertidos procedentes de las actividades náuticas. La escasa renovación de las aguas del interior del puerto producirá una contaminación permanente representando un foco de contaminación importante en una ría con alto valor ambiental. Por otra parte, la instalación del nuevo puerto va a suponer un aumento del tráfico rodado en esa zona lo que también aumentará los niveles de contaminación por el arrastre de lixiviados contaminantes, además de aumentar la demanda de plazas de aparcamiento y el aumento en la frecuencia de atascos.

A pesar de que las medidas correctoras propuestas se lleven a cabo y se cumpla la legislación vigente en esta materia, es un hecho indiscutible que la calidad del agua se reducirá

2.4 El proyecto CONTRADICE LA ESTRATEGIA DE ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO propuesta por el MIMAM para zonas vulnerables al ascenso del nivel del mar

La vulnerabilidad de las zonas costeras ante el cambio climático se circunscribe esencialmente a dos tipos de unidades: playas y costas bajas del entorno de estuarios y deltas. La construcción de estructuras costeras y portuarias ha supuesto una reducción drástica de la capacidad evolutiva natural de la costa ya que limitan la capacidad de movimientos de masas sedimentarias entre los distintos segmentos costeros. Ello ha desencadenado los procesos erosivos y el retroceso de la línea de costa. La construcción de estructuras portuarias y costeras contribuye a la rigidización del frente costero y limita su dinamismo actuando asimismo como trampa de sedimentos aguas arriba de la deriva induciendo la erosión aguas abajo como un intento del sistema litoral de recuperar el balance de sedimentos.

Los principales problemas en las zonas costeras están relacionados con el posible ascenso del nivel medio del mar, siendo el escenario más pesimista que el nivel podría crecer un metro. Este ascenso del nivel del mar provocaría la pérdida de un importante número de playas sobre todo en el Cantábrico, así como la inundación de buena parte de las zonas bajas costeras.

Según el Informe STERN *“los beneficios de la adopción de medidas prontas y firmes sobre el cambio climático superará con creces los costes”*. ¿No sería mejor emplear los

millones de euros que costará el futuro puerto de San Vicente en la adaptación de nuestras playas a los futuros cambios?

En las costas bajas (deltas, humedales costeros y zonas de uso agrario o construidas en el entorno de estuarios o en llanuras aluviales costeras), ese escenario de ascenso del nivel del mar podría implicar una inundación de las mismas. En el Cantábrico oriental podría suponer la inundación de parte de las zonas bajas estimada en 23.5 km². Las interacciones entre cambio climático y cambios de uso van a ser por ello especialmente decisivas en la conservación de los hábitats litorales.

En este sentido cabe alegar que este proyecto:

- Es una actuación que conduce a la desestabilización de la línea de costa.
- Es una actuación que interrumpe el circuito de transporte de sedimentos.
- Es contraria a la estricta aplicación de la Ley de Costas y su reglamento.
- Denota una falta total de planificación en función de la previsión de riesgos debidos a un ascenso del nivel del mar como efecto del cambio climático. Por ejemplo, para zonas parcialmente ocupadas pero potencialmente recuperables en el medio plazo, el MIMAM propone anticipar la planificación territorial necesaria para evitar la instalación de nuevas infraestructuras o el aumento de las superficies urbanizadas.

2.5 Las marismas son ecosistemas de gran valor ambiental por lo que **no debe considerarse como justificación de este proyecto la recuperación de las marismas de Pombo** ni debe vincularse la recuperación de estas marismas a la realización de la alternativa de Puerto interior sino que debería acometerse, sin ningún tipo de condicionamiento, por las ventajas ambientales derivadas de su recuperación

3. Tal y como se recoge en el documento inicial **debería contemplarse la opción 0 o supuesto de no plan**, con el fin de establecer alternativas menos perjudiciales, lo cual no se ha hecho en el caso que nos ocupa. El objetivo debería ser buscar la eficiencia de las instalaciones existentes, antes de construir una nuevas. Este objetivo se ha plasmado en las Normas Urbanísticas Regionales, aprobadas por Decreto 57/2006 de 25 de mayo, y así su artículo 8 establece que *“se potenciará la eficacia y eficiencia de las instalaciones e infraestructuras actualmente existentes frente a la construcción e implantación de otras nuevas”*.

4. Ambas actuaciones, tanto la de puerto interior como de puerto exterior, **vulneran la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas**, que establece en su artículo 2 que la *“actividad 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...”*

El artículo 31 de la misma Ley, primero del Capítulo I (Disposiciones generales) Título III, que regula la ordenación del dominio público marítimo terrestre, preceptúa, en su apartado 1, que *“la utilización del dominio público marítimo-terrestre y, en todo caso, del mar y su ribera será libre, pública y gratuita para los usos comunes y acordes con la naturaleza de aquél, tales como pasear, estar, bañarse, navegar, embarcar y desembarcar, varar, pescar, coger plantas y mariscos y otros actos semejantes que no requieran obras e instalaciones de ningún tipo y que se realicen de acuerdo con las leyes y reglamentos o normas aprobadas conforme a esta Ley”*.

Sin embargo, con la realización de este proyecto se van a sustraer del uso público una parte del dominio público marítimo-terrestre para otorgar su explotación, vía concesional, a una entidad privada, que va a cobrar por la utilización de dicho dominio. Este puerto deportivo va a suponer una privatización de dicho dominio público para disfrute de unos pocos (los usuarios de embarcaciones de recreo), violando la finalidad establecida en el artículo 2.b) que tiene que tener la actividad administrativa de garantizar el uso público del mar.

Por otra parte, las marismas son espacios a los que se refiere la exposición de motivos de la ley de costas como uno de los más importantes ecosistemas generadores de vida marina y por lo tanto merecedores de especial protección y preservación.

5. La justificación del proyecto se realiza en base a una demanda establecida en función del crecimiento de la vivienda sin tener en cuenta la crisis en el sector inmobiliario. Se justifica la creación de este y otros puertos como una actividad que atraerá a más compradores de nuevas viviendas. Sin embargo, la apuesta por una actividad constructora como única posibilidad de desarrollo económico resulta claramente

inadecuada, tal y como la crisis actual ha venido a demostrar, ya que mantiene una economía frágil y vulnerable frente a los cambios del mercado.

Los proyectos de nuevos puertos deportivos están asociados al modelo turístico “de excelencia” promovido por el Gobierno de Cantabria y que ha supuesto la destrucción irreversible de algunos de los parajes mas bellos de nuestra costa. Baste como ejemplo las numerosas sentencias de demolición que salpican la costa de Cantabria.

6. Las grandes actuaciones no responden a ninguna necesidad social.

El Gobierno Regional pretende incrementar el número de amarres cuando se parte de la base de que el número de amarres por vivienda en Cantabria es de los más altos de todo el Estado español.

Tampoco existe un estudio serio sobre las previsiones de crecimiento futuro del sector náutico deportivo que justifiquen la necesidad de construir estos nuevos puertos deportivos, y mucho menos, de la magnitud como el que se plantea, máxime cuando algunas de las estimaciones utilizan como parámetro la evolución del sector inmobiliario. Por todo lo indicado cabe concluir que 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. Dado el elevado coste ambiental de todas estas grandes actuaciones se exigiría al menos una adecuada justificación del mismo basado en criterios reales y adecuadamente analizados.

Este tipo de actuaciones **beneficia el interés y disfrute de unos pocos a partir del uso privativo de un bien público**. La potenciación de la actividad recreativo-deportiva podría buscar fórmulas de implantación integradas en la costa y sostenibles ambientalmente. Los puertos deportivos proyectados a partir de grandes infraestructuras en el litoral son soluciones duras y nada flexibles frente a cambios en el nivel del mar o en la demanda. La gestión de la demanda podría llevarse a cabo de forma **más sostenible mediante la implantación de pequeños embarcaderos con pantalanes flotantes, estructuras blandas perfectamente adaptables tanto a los cambios físicos del medio como de la demanda**. Solución que favorece el empleo, diversifica los usos del territorio, evita la concentración y congestión de las zonas portuarias urbanas, no requiere la construcción

de grandes infraestructuras y por lo tanto repercute mucho menos sobre la calidad ambiental y posibilita el reparto de beneficios entre diferentes pueblos.

Por todo ello, **SOLICITO:**

1. Que se retiren las propuestas presentadas en el "**Documento inicial de evaluación ambiental del proyecto Nuevo Puerto Deportivo en San Vicente de la Barquera**" por los motivos expuestos en estas alegaciones.

2. Que se contemple como alternativa la reordenación de los atraques existentes sin la necesidad de realizar estructuras duras y que permitan compatibilizar la preservación de los valores ambientales de la ría de San Vicente de la Barquera con el uso náutico-deportivo.

Que se considere a Ecologistas en Acción Cantabria como PARTE INTERESADA EN EL EXPEDIENTE ADMINISTRATIVO y se nos notifique cuantas resoluciones y acuerdos se adopten en el mismo.

Santander, 14 de julio de 2008

Representante de Ecologistas en Acción Cantabria