



La **Asociación de Pequeña y Mediana Empresa de Tarifa (APYMETA)** con NIF G-11775202 y domicilio a efecto de notificación en C/ Bailen nº 4 de Tarifa, y en su nombre Luis Sotomayor Blasquez con DNI nº 06.992.641-C con domicilio a efectos de notificación en C/ Duque nº 1, Tarifa 11380

A la atención del Director General de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, avenida de la Hispanidad, sin número, 11207 Algeciras

En Tarifa a 23 de junio de 2010

### **Alegaciones al proyecto de ampliación del puerto de Tarifa**

EXPONE:

Que habiendo sido publicado en el Boletín Oficial del Estado el anuncio fechado el 20 de mayo de 2010, de sometimiento a información pública de el proyecto de infraestructuras portuarias para el desarrollo del puerto de Tarifa y su correspondiente estudio de impacto Ambiental, abriéndose plazo de alegaciones por treinta días, esta Asociación, en tiempo y forma, venimos a presentar las siguientes:

### **ALEGACIONES**

En el anuncio publicado en el BOE el 20 de mayo de 2010 se anuncia:

*“esta Autoridad Portuaria somete a información pública el **nuevo** proyecto de infraestructuras portuarias para el desarrollo del puerto de Tarifa y la información ambiental complementaria al estudio de impacto ambiental.*

Si se presenta un nuevo proyecto, la información complementaria al estudio de impacto ambiental ¿es complementaria al anterior proyecto, o es complementaria al nuevo proyecto? Es decir, no nos queda claro si este es un nuevo proyecto o un proyecto modificado. En este punto creemos que nos encontramos ante una grave indefensión

## **Tarifa. El entorno receptor de la instalación.**

De todos es conocido que la evolución del turismo en Tarifa ha sido gracias a la difusión de sus valores naturales, culturales, históricos y deportivos, respetuosos con el medio ambiente. Tarifa ha sido un elemento sostenible y diferenciador del modelo de turismo de masas de otras zonas de la costa española actualmente en crisis, basado en la construcción, urbanización y destrucción del litoral. Es innegable que Tarifa ha sabido rentabilizar turísticamente sus atractivos con un escaso impacto en el entorno. Y es nuestro deseo que ello siga siendo así.

Tanto es así que le ha sido otorgado por parte de la Junta de Andalucía, la calificación de **Municipio Turístico** desde mayo de 2006

Nos ha llamado la atención que ante la variada cantidad de visitantes que recibe Andalucía, haya sido Tarifa uno de los pocos municipios merecedores de dicha denominación, ello dá una idea de que Tarifa posee ya unos atractivos que merece la pena conservar.

Solo mencionar que Marbella, no ha sido merecedora de tal calificativo.

Entendemos que el desarrollo turístico sostenible que deseamos para el futuro debe seguir manteniendo dichos atractivos, mejorándolos a la vez que se mejora la calidad del servicio al turista sin detrimento de la calidad de vida del ciudadano de Tarifa.

Para todo ello, los diversos actores económicos de Tarifa, han participado y se han adherido a numerosas iniciativas para reforzar las potencialidades económica y ambientalmente sostenibles, entre otros:

CARTA EUROPEA DE TURISMO SOSTENIBLE  
PLAN ESTRATEGICO DE TURISMO TARIFA 2015  
Grupos de Desarrollo Rural de Los Alcornocales y de Lajanda Litoral.  
Y otros...

**Queda claro que una mayoría del empresariado de Tarifa ha apostado por un desarrollo turístico y económico alejado de la masificación y respetuoso con los recursos naturales.**

Por tanto, en lo concerniente a las obras de ampliación del puerto de Tarifa que nos ocupan, consideramos que distorsionarían por completo la visión que actualmente se tiene de Tarifa como destino turístico sostenible y el impacto que dicho desarrollo portuario ejercerá, basado en la OPE y en los grandes tránsitos de pasajeros por el Estrecho, sobre dicho modelo turístico, sería negativo.

## **Justificación del proyecto.**

El estudio justifica la necesidad de ampliación del puerto de Tarifa por el aumento del tráfico portuario. Dicho aumento ha sido provocado desde la declaración de frontera Schengen en el año 2003, dado que anteriormente el tráfico portuario era prácticamente anecdótico. El tráfico es detraído del puerto de Algeciras, por tanto el crecimiento es en parte artificial. Aún así la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, utiliza a su conveniencia las cifras de pasajeros, pues donde le interesa suma las cifras de ambos puertos (Tarifa y Algeciras) y donde le interesa muestra los crecimientos del puerto

de Tarifa, aún si las cifras son decrecientes en el puerto de Algeciras, pues los dos puertos dependen de la misma autoridad portuaria. Si el puerto de Tarifa no hubiera sido habilitado como frontera Schengen, el uso natural hubiera sido el de Algeciras, puerto que se encuentra ya conectado por autovía con el resto de la península, tanto por la **autovía de la Costa del Sol (A-7 y AP-7) como por la A-381**. Además de por ferrocarril. El puerto de Algeciras ya realizó en su momento las inversiones necesarias para el acceso directo sus instalaciones, sin necesidad de atravesar la población de Algeciras. Cabe destacar que el viajero que llegue por cualquiera de estos medios hasta Algeciras y desee continuar hasta Tarifa tiene que hacerlo por la N-340 añadiendo 20 km más a su recorrido.

También justifica la APBA la construcción del puerto de Tarifa por el aumento de **turismo** detectado en los tránsitos. Sin embargo dicho impacto turístico lo será en Tánger, pues los impactos turísticos en la ciudad de Tarifa son mínimos actualmente, como tampoco lo son en Algeciras. ¿O se ha convertido Algeciras en una ciudad turística consecuencia del elevado tránsito de pasajeros con destino a Marruecos? Es más bien Algeciras una ciudad de tránsito, en lo que el empresariado turístico de Tarifa no se desea convertir. El impacto más visible es que servimos de aparcamiento gratuito a quienes haciendo turismo en Tánger prefieren dejar su vehículo más seguro en las calles de Tarifa. Vehículos que pueden mantenerse ocupando la misma plaza días o semanas. La alternativa es embarcar en Algeciras y pagar 24 euros al día en los aparcamientos de la APBA. (primera hora gratis)

Anteriormente a la declaración Schengen, en el puerto de Tarifa se permitía aparcar en temporada alta, lo cual suponía un alivio y un beneficio a las empresas turísticas en Tarifa. Actualmente es al contrario y se encuentran superficies de aparcamiento reservadas en las entradas de la población para la OPE que coincide con la temporada alta turística.

En el estudio se menciona que es necesaria la ampliación del puerto de Tarifa puesto que en Algeciras la terminal de pasajeros “no admite ampliación alguna en su situación actual”.

Dicha ampliación sí se ha producido en su terminal de contenedores (y se sigue ampliando), con dos nuevas superficies además de la ya existente, donde se encuentra instalada la empresa Maersk. La primera de estas ampliaciones recientemente adjudicada en un concurso internacional a una empresa coreana (Hanjin) que mueve en todo el mundo lo mismo que Maersk solamente en el puerto de Algeciras.

Actualmente la principal operadora, Maersk, ya posicionada en Tánger-Med con su subsidiaria APM Terminals, se encuentra realizando desvíos estratégicos de sus barcos portacontenedores a dicho puerto norteafricano, lo cual significaría en un futuro no muy lejano la posibilidad real de traslado de la mayor parte de sus tránsitos a Tánger-Med. En el espacio que ocupan un par de torres portacontenedores podrían convertirse fácilmente mediante reorganización interna en nuevos atraque de ferries.

En estas condiciones, es **innecesario** realizar nuevas inversiones portuarias, del calibre del nuevo puerto de Tarifa, cuando ya **existen** en el puerto de Algeciras. Lejos de eso, ese gasto innecesario, duplicando infraestructuras redundantes, podrían considerarse malversaciones de capital público en lugar de inversiones, que en el contexto económico actual podría considerarse **despilfarro y falta de previsión**.

Por otro lado, la APBA prepara un fabuloso proyecto de **remodelación del Llano Amarillo** algecireño para su recuperación y disfrute por parte de la ciudadanía algecireña, en terrenos portuarios. A cambio la ciudadanía tarifeña perderá uno de sus espacios emblemáticos: La Caleta y las vistas del estrecho desde el casco urbano. Con el impacto económico, paisajístico y turístico negativo que eso supondría

Desde el verano de 2010 se puede realizar la primera OPE desde Algeciras a las nuevas instalaciones de pasajeros de Tánger Med . Dichas instalaciones acortan la distancia desde Algeciras a la mitad respecto a Algeciras-Tánger ciudad. Con lo que se reducen los tiempos a la mitad y se podrán duplicar el número de rotaciones desde Algeciras en épocas punta. ¿Se justifica realmente la ampliación del puerto de Tarifa con estos datos?

Es deseable que en Tarifa se mantenga con una línea directa a Tánger como **complemento** al turismo de Tarifa, si entendemos como turista al visitante que elige como destino unos días a Tarifa, come en sus restaurantes, duerme en sus hoteles y compra en sus tiendas. El viajero que tiene como único destino Tánger o el norte de Marruecos es un transeúnte que le dá igual embarcar en Tarifa, Algeciras o Gibraltar. Donde sea que esté el puerto que le facilite su llegada a Marruecos..

“... ”

El Puerto de Tarifa se beneficiará de la gran actividad que se genere en torno al nuevo puerto de Tánger Med I, sobre todo proveniente de su zona franca, zona de Actividades logísticas de 1.000 Ha. En particular es previsible que el Puerto de Tarifa acoja mercancías Ro-Ro, además del pasaje del tráfico del Estrecho.

...”

Esta situación también sería aplicable al puerto de Algeciras, que también se beneficiará, pero con la diferencia de que ya está toda su infraestructura preparada para ello. Las implicaciones para Tarifa en cuestiones de tráfico son en este momento inasumibles. Por otra parte en el Nuevo proyecto se mantienen las mismas cifras previstas que en el anterior, de **3.000.000 de pasajeros**, pese a reducir de **6 a 4** los atraques de fast ferry (aunque en la memoria del anteproyecto se declara **“un mínimo de 4 fast ferry”** pero no indica máximo, lo cual no sabemos si oculta mayor número de ferrys en el futuro) lo cual quiere decir que para el mismo número de pasajeros y menos ferrys se tendrán que hacer más viajes con esos barcos para cumplir con las mismas previsiones de pasajeros. Es decir, la reducción de ferrys **no se verá reflejado en un menor número de operaciones**, ni menor ruido asociado, ni menor tráfico rodado asociado, etc. como se afirma en el estudio, si no al contrario. Por otro lado, la anunciada supresión de los tráficos Ro-Ro no es de momento ningún contrato ni garantía de futuro, ya que las dimensiones del proyecto permitirían su implantación en el futuro, incluso inmediato, especialmente si no dá fruto la utilización de atraques de cruceros.

La conversión del puerto de Tánger-ciudad en un puerto de cruceros no tiene por qué afectar en ningún sentido a Tarifa, como no ha afectado a La Línea ó Algeciras la escala de cruceros en Gibraltar.

## **Estudio de las alternativas al proyecto.**

El proyecto no incluye entre las alternativas la alternativa **cero**, es decir, la no ejecución. Únicamente contempla las distintas alternativas presentadas, escogiéndose de entre ellas la que se considera “la mejor”

La cuestión es que la APBA teme al Superpuerto de Tanger-Med. Le podría quitar gran parte del tráfico de contenedores este-oeste que ahora tiene (muy poco de ese tráfico es norte-sur o de entrada en territorio español). Recientemente ampliaron en Isla Verde una nueva superficie que sacaron a concurso internacional, a la que Maersk rehusó en último momento. El último día se presentó la empresa surcoreana Hanjin Shipping Co. Ltd. (la novena mundial) que en todo el mundo en el año 2006 transportó 3,3 millones de Teus (Lo mismo que Maerks en Algeciras), y más de 100 millones de toneladas de mercancías, de los cuales 42 millones fueron de graneles. Mientras tanto Maersk ya está posicionada en Tángen-Med y su subsidiaria APM opta a la segunda ampliación de Tanger-Med, que en su conjunto van a tener una capacidad de 8,5 millones de TEÚ's. Más que la capacidad de todos los puertos españoles juntos. Creemos que en Algeciras les incomoda la nueva situación, a pesar de haber vendido como un éxito la adjudicación a la empresa coreana, en lugar de a Maersk. Podría suceder que en un futuro no muy lejano las explanadas de contenedores en Algeciras quedaran desiertas o infrautilizadas.

Creemos que la batalla de la Apba contra Tanger-Med está perdida de aquí a 4 ó 5 años, en cuanto Tanger se desarrolle. Es decir, antes de que el puerto de Tarifa se encontrase operativo.

La posibilidad de competir en precio con Marruecos es una batalla perdida. La apuesta sería apoyar ya el tráfico de pasajeros en Algeciras con más barcos y más superficie (la que se pierda de su uso de tráfico de contenedores y mercancías) en lugar de hacer todo ese gasto en Tarifa, duplicando infraestructuras 20 km más lejos.

Es por eso que la APBA quiere hacer todo lo posible para mejorar el servicio a las empresas de contenedores, y evitar la disminución del negocio, y el **tránsito de pasajeros es un inconveniente**, pues les obliga a tener una gran superficie (el Llano Amarillo) infrautilizada todo el año por si hay una avalancha de 4.000 vehículos como pasa algunas Navidades o pasa un par de semanas en verano. Curiosamente la autoridad portuaria promueve un **proyecto de remodelación** para integrar en la ciudad de Algeciras el Llano Amarillo y recuperar parte de su frente marítimo, al contrario de lo que se pretende en Tarifa.

## **Del estudio informativo:**

### **Resumen de impactos**

#### *Conclusiones de las valoraciones de impactos*

En este punto volvemos a destacar que, no queda claramente expuesto desde el principio si este proyecto es un **Nuevo Proyecto** (y por tanto se **anula** el anterior publicado en diciembre de 2007) o es solamente una modificación de lo anterior. En los resúmenes de impactos, tanto positivos como negativos, no se hacen valoraciones desde el estado inicial “o” (cero) si no desde el

estado del anterior proyecto de 2007, lo cual dá lugar a una enorme confusión. Ya que en ocasiones parece que el proyecto “mejora” el estado (cero). Esta confusión es notable en algunos apartados

#### 4.3.6. Calidad Acústica: Ruido en la Fase de Uso

Con la nueva dársena se aumentará el número de ferries, por lo que habrá un aumento del tráfico rodado, lo que provocará un aumento de ruido de cierta relevancia. Es de esperar que esta nueva terminal provoque procesos de contaminación acústica moderados.

En base a la normativa de ruido, las nuevas instalaciones deberán adecuarse a las exigencias como zona de uso industrial.

Se trata de un **impacto negativo compatible**, de duración prolongada y a corto-medio plazo, existiendo un cierto grado de **incertidumbre** sobre la naturaleza y su magnitud.

“...P3 (Zona Portuaria): Los niveles de ruido están bastante por debajo de lo permitido, por lo que puede considerarse que la ampliación del puerto no va a causar un impacto acústico significativo...” (¿?)

La realidad será que la utilización del puerto resultará en un aumento significativo de los niveles sonoros en la zona que nos ocupa. En el estudio se hace referencia numerosa a la calidad de zona industrial del nuevo puerto, sin embargo este linda directamente con el Parque (apenas 20 metros) en zonas de **categoría “A”** tanto a uno como a otro lado, sin colchon amortiguador y además de junto una zona residencial y casco histórico declarado conjunto histórico.

#### 4.3.7. Calidad Atmosférica

En la Fase de Explotación, el impacto dependerá básicamente del tipo de explotación que se lleve a cabo en las nuevas instalaciones. Teniendo en cuenta que éstas van a ser básicamente tráfico de pasajeros, se trata de un **impacto compatible**. No obstante, se cuenta con un cierto grado de incertidumbre en cuanto a actividades desarrolladas en las nuevas instalaciones y densidad futura del tráfico marítimo. Este impacto será permanente e irreversible. Su **importancia** es **media** y su **gravedad baja**, puesto que la zona no presenta elevados índices de contaminación atmosférica.

El anterior párrafo, corresponde al anterior proyecto. En el nuevo proyecto no encontramos referencia a si se ha encontrado ya un grado de certidumbre respecto a actividades desarrolladas en las nuevas instalaciones y densidad futura del tráfico marítimo.

Por otra parte, en el **Estudio acústico**: no se considera las afecciones acústicas submarinas, debido al aumento de tráfico marítimo, considerándose sólo las producidas por el tráfico de vehículos. Dichas afecciones, dada la elevada transmisibilidad del agua podrán afectar gravemente al entorno

submarino aledaño, dentro del Parque Natural, especialmente a la Isla de Tarifa, cuyo grado de protección es “A”. Ya actualmente las afecciones son graves, afectando a los fondos de la Isla de Tarifa y a las actividades subacuáticas (empresas de turismo activo de buceo)

### **Calidad Paisajística**

Del anterior proyecto e igualmente en este nuevo proyecto cabe destacar la falsificación que hace el estudio de la calidad paisajística actual del entorno del puerto, calificándola de “antropizada”

En el actual estudio: Página | 128

*“La ampliación del Puerto de Tarifa se integra con gran facilidad en la unidad paisajística existente de carácter portuario y urbano.”*

Del anterior proyecto podemos leer:

#### **4.3.9. Calidad Paisajística**

Las nuevas infraestructuras construidas alterarán, de forma significativa, el paisaje del entorno portuario. La configuración paisajística actual quedará modificada de forma permanente por la presencia de los nuevos diques, explanadas e instalaciones portuarias de la zona ampliada.

El alcance de los impactos paisajísticos se expresa a través de sus posibles efectos sobre las tres cualidades básicas del paisaje del entorno: fragilidad, calidad y visibilidad. Para definir estos aspectos del paisaje es necesario realizar un correcto análisis del paisaje existente que permita plantear la situación previa a cualquier proyecto y determine posibles recomendaciones y directrices para la planificación de los proyectos y de las medidas correctoras de impacto complementarias.

La ampliación del Puerto de Tarifa se integra con gran facilidad en la unidad paisajística existente de carácter portuario y urbano, no sólo morfológica sino también cromáticamente. La ubicación del proyecto, unido a sus características morfológicas, hace que se integre con gran facilidad en la unidad paisajística existente.

Nos sorprende la anterior exposición, ya que la ampliación proyectada del puerto de Tarifa destruye completamente la imagen de postal asociada a las vistas del estrecho desde la ciudad de Tarifa. Y ya ha quedado claro el interés económico que el paisaje supone para una actividad turística sostenible.

Uno de los atractivos turísticos de Tarifa es la visión desde las murallas de Tarifa, el mirador de “La Plazuela del Viento” y su paseo marítimo oriental, de toda la costa del estrecho. No es comparable el impacto visual de las nuevas instalaciones proyectadas, más propias de una terminal, con las actuales, que son las de un pequeño puerto pesquero, aunque se hayan acomodado, con calzador, el atraque de ferrys. En especial esta visión de las costas del Estrecho es de visita obligada a todo turista que visita Tarifa.

En el castillo de Tarifa se están realizando actualmente excavaciones arqueológicas que demuestran la ocupación de Tarifa desde tiempos muy antiguos. En concreto Tarifa nace y se encuentra precisamente donde se

encuentra por su posición estratégica de protección y de vigilancia de estrecho. Gracias a una posición y visión del estrecho de miles de años que vá a desaparecer para siempre con este proyecto. De hecho, desde ningún punto del casco urbano se podrá apreciar las vistas del Estrecho como se aprecian actualmente. A lo que la **Consejería de Cultura** curiosamente no tiene nada que alegar.

El proyecto dice:

Hay que tener en cuenta que la nueva superficie portuaria se encontraría a la cota +3, mientras que la cota de los observadores de los alrededores del puerto es la +12, con lo cual las nuevas instalaciones no ocultarán las vistas del horizonte ni del Estrecho, y sí quedarán ocultas a la vista del observador parte de los edificios portuarios.

Acompañamos una imagen del puerto de Algeciras desde el parking Escalinata cuya altura es superior a la del mirador de “La Plazuela del Viento” de Tarifa y como se puede apreciar, ni esa superior altura permita la visión del horizonte.



Vistas impagables desde el mirador de la Plazuela del Viento:



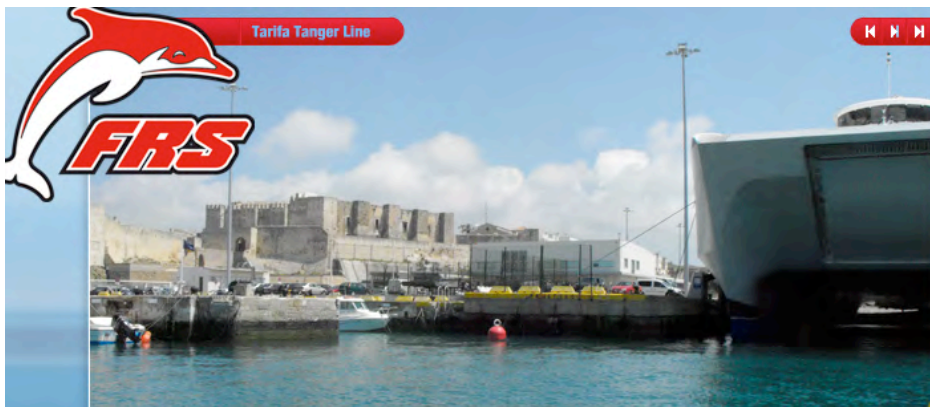
En el estudio no se contempla más que la altura del futuro puerto, pero su misión no es otra que albergar barcos y estos llegan a alcanzar una altura cercana a los 18 metros. Por otra parte no se menciona la altura de los edificios, como la previsible aduana o las estaciones navales, que atenderán a los cuatro embarques.

Tengamos en cuenta que se pretende, hacer atraques de fast ferrys . Barcos de estos, donde se puede apreciar distintas vistas de las embarcaciones y su desproporción con el entorno de las murallas y castillo de Tarifa.:



## HSC "Tanger Jet II"

<b>Astillero de construcción</b>	Austal Ships, Australia
<b>Año de la construcción</b>	2004
<b>Longitud</b>	86.60 m
<b>Ancho o.a.</b>	23.80 m
<b>Calado</b>	3.20 m
<b>Velocidad</b>	45 kn
<b>Rendimiento</b>	44,595 (4 x 8,200 kW)
<b>Número de pasajeros</b>	900
<b>Número de coches</b>	238 or 10 trucks and 150 cars





## Del proyecto anterior:

“

### 5.14. Calidad Paisajística: Situación final del proyecto

*Pérdida de accesibilidad visual a determinadas vistas desde diferentes puntos por los nuevos volúmenes espaciales del dique de abrigo, fundamentalmente, y edificios auxiliares del puerto.*

Las nuevas infraestructuras construidas alterarán, de forma significativa, el paisaje del entorno portuario. La configuración paisajística actual quedará modificada de forma permanente por la presencia de los nuevos diques, explanadas e instalaciones portuarias de la zona ampliada.

#### 5.14.2. Valoración

Las nuevas infraestructuras construidas alterarán de forma significativa el paisaje del entorno portuario. La configuración paisajística actual quedará modificada de forma permanente por la presencia de los nuevos diques, explanadas e instalaciones portuarias de la zona ampliada.

#### Visibilidad:

El impacto paisajístico se producirá al alterar la visibilidad reduciendo la cuenca visual y eliminar una porción de la línea del horizonte (componente de valor intrínseco muy elevado en los paisajes costeros).

...”

En la adenda al EsIA 2010 se menciona lo siguiente:

“

- *Fragilidad: La fragilidad de la zona no se altera de forma apreciable, dado que se trata de la ampliación del puerto, por la que es una zona portuaria.*
- *Visibilidad: El impacto paisajístico se producirá al alterar la visibilidad reduciendo la cuenca visual.*

*Por todo lo establecido en párrafos anteriores, y al igual que para la alternativa originaria, el impacto producido sobre la calidad paisajística resulta ser un impacto*

*negativo compatible, de magnitud baja e importancia media, ya que la afección se ejerce en un entorno ya degradado por la presencia del puerto actual.*

“...”

No nos parece que el entorno mencionado suponga en absoluto un entorno degradado, sino al contrario. Lo que lo vá a degradar vá a ser la construcción del nuevo puerto.

### **8.2.5 Biocenosis marinas y recursos pesqueros**

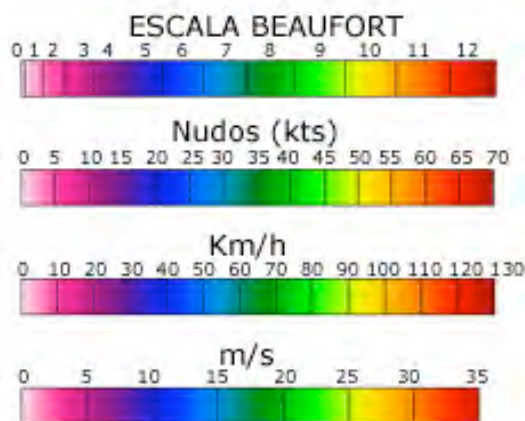
#### **8.2.5.1 Biocenosis marinas**

*En Fase de Obras deberá aplicarse una serie de medidas y buenas prácticas organizativas con el fin de limitar posibles afecciones a la calidad del aire y del suelo/agua. Básicamente, se pueden considerar las siguientes:*

*(entre otras)*

*Limitar las operaciones de carga/descarga de materiales, ejecución de excavaciones y, en general, todas aquellas actividades que puedan dar lugar a la movilización de polvo o partículas a periodos en los que el rango de velocidad del viento (vector dispersante) sea inferior a 10 km/h.*

Si nos ciñéramos estrictamente a estas recomendaciones el puerto no se realizaría nunca: 10 km/hora es fuerza 2 Bft. Ya que hablamos del puerto de Tarifa, una de las zonas más ventosas de España.



“...”

#### **8.2.9 Contaminación lumínica**

*Los diferentes aspectos de contaminación lumínica propios de unas instalaciones portuarias, como la difusión al cielo, el sobreconsumo y el deslumbramiento, podrán ser minimizados aplicando unas sencillas recomendaciones. Como documento de referencia puede tomarse las “Recomendaciones generales para instalaciones de alumbrado desde el punto de vista del uso racional de la energía y de protección del paisaje y fauna nocturna” del Instituto de Astrofísica de Canarias (IAC), que es el organismo que mejor ha desarrollado las medidas para combatir los problemas de contaminación lumínica.*

Habrá que tener en cuenta también de que no estamos hablando solamente de unas instalaciones portuarias, si no de unas instalaciones portuarias en un entorno con calificación de Parque Natural. En concreto, ambas zonas aledañas están catalogadas como de Zona “A” (especial protección)

Queremos también resaltar las siguientes consideraciones del Ministerio de Medio Ambiente

### **9.3.11. Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente**

Se debería plantear una nueva propuesta y selección de alternativas. Uno de los parámetros más importantes a este respecto sería la compatibilidad o incompatibilidad del desarrollo de la ampliación del Puerto de Tarifa con el Plan de Ordenación de Recursos Naturales del Parque Natural del Estrecho.

Propuesta de Medidas Correctoras para reducir el Impacto que producirá el cambio de rutas marítimas en las poblaciones de cetáceos en el Estrecho de Gibraltar en los próximos años.

### **9.3.12. Dirección General de Costas. Ministerio de Medio Ambiente**

En la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental deberá tenerse en cuenta la existencia de algunas biocenosis de especial interés o de interés comunitarios por estar incluidas en la directiva Hábitats.

Las arenas que puedan ser afectadas por dragados deberán ser caracterizadas conforme a las Recomendaciones para la Gestión de Material Dragado en los Puertos Españoles del Cedex.

La justificación de la ampliación no se considera suficiente, es imprescindible argumentar la necesidad de realizar la ampliación.

Y la consideración que hace el anterior estudio:

**7ª Consulta:** *La justificación de la ampliación no se considera suficiente, es imprescindible argumentar la necesidad de realizar la ampliación*

#### **Realizada por:**

- Dirección General de Costas. Ministerio de Medio Ambiente.

**Respuesta:** En el Capítulo 2 del Estudio de Impacto Ambiental se ha argumentado la necesidad de la ampliación detalladamente. La ampliación del Puerto de Tarifa viene motivada por el aumento de tráfico de pasajeros que se prevé tanto en este puerto como en el de Algeciras, cuya Terminal no admite ampliación alguna. Esto es debido a la construcción de un nuevo puerto entre las ciudades de Ceuta y Tánger, el denominado *Tánger Mediterránea*, cuya vocación será, principalmente, el tráfico de mercancías, el desarrollo de zonas francas industriales, el tráfico Ro-Ro y el de pasajeros. Esta situación favorecerá la orientación del puerto actual de Tánger hacia la captación del tráfico de cruceros, por lo que se hace necesaria una infraestructura al otro lado del Estrecho que pueda dar respuesta a este mayor flujo de pasajeros.

Actualmente, el Puerto de Tarifa tiene un tráfico de pasajeros de 1 millón entre Tarifa y Tánger Ciudad, se prevén en 2007 un tráfico aproximado de 1,3 millones, siendo éste el máximo que podría alcanzar con las actuales instalaciones y número de ferries operando a un tiempo. Hay que tener en cuenta que esta cifra se ve alterada por el periodo punta de la OPE en verano, en el cual el Puerto de Tarifa no permite el embarque de vehículos, precisamente por falta de capacidad para el embarque y de un acceso directo al puerto.

Hay que aclarar que durante los años 2008 y 2009 los tráficos globales durante la OPE han descendido notablemente respecto años anteriores, como se puede comprobar fácilmente visitando la página web de [proteccioncivil.org](http://proteccioncivil.org). Está claro que las previsiones han servido de poco, por que no han sabido prever los descensos de tráfico tanto de mercancías como de pasajeros en el conjunto de puertos que conforman la APBA.

Aún cuando se puede observar durante el año 2009 un aumento del 9,4% (3208 vehículos más) en Tarifa, esto coincide con un descenso en Algeciras de un 5% menos (11658 vehículos menos) es decir, el descenso global Algeciras+Tarifa es de 8450 vehículos menos.

Creemos que ya ha quedado expuesto que la justificación **debida al aumento de tráfico no es suficiente**. Las líneas marítimas entre Algeciras y Tánger-Med están ya en funcionamiento, acortándose la distancia y aumentándose las rotaciones. Por otra parte el tiempo que se ahorra desde Tarifa, supone tener que desplazarse hasta Tarifa desde Algeciras, que son 20 km más.

Y por último, en caso de temporal y cierre en el estrecho, ¿como se soluciona el problema de aglomeración de pasajeros, vehículos y camiones? Estos problemas se han vivido ya en distintas OPE en Algeciras, en Tarifa las condiciones climáticas son mucho más duras Y los cierres del puerto, más frecuentes.

### **Impacto sobre los cetáceos y las empresas de avistamiento de cetáceos.**

Durante la fase de construcción el propio estudio prevé afecciones a la fauna marina, en especial a los cetáceos, estableciéndose medidas tan peregrinas como “murallas de burbujas” o parar las operaciones (voladuras) si se detectan cetáceos a menos de 3 km, o contratar observadores independientes. O

*“No se realizara ningún tipo de actividad de construcción relacionada con el Puerto que impliquen contaminación acústica durante la época de la migración del atún, tanto en entrada al Mediterráneo como a su salida al Atlántico. En caso de detectar orcas o atunes en la zona en fechas inmediatamente posteriores (fuera de las épocas normales de migración de estas especies) no se iniciarán las explosiones hasta asegurarse con total seguridad de que no hay orcas en la zona de trabajo, ni en toda la zona de enmascaramiento de las orcas (40 Km. a la redonda de la zona de trabajos). En caso de detectarse atunes u orcas en fechas anteriores, se paralizara la obra para impactar lo menos posible en las orcas.”*

Estas hipotéticas medidas se proponen durante la fase de construcción del puerto, que puede durar un periodo de tiempo relativamente corto (5 años), sin embargo durante la fase de explotación existen otras afecciones a los cetáceos, como el aumento de tráfico marítimo derivado del nuevo puerto. Las medidas propuestas incluyen recomendaciones de la disminución de velocidad de los ferries hasta los 13 nudos. Sin embargo estas medidas han quedado expresamente excluidas

*“...Dentro de este paquete de medidas, existen dos de ellas que han sido excluidas por no estar en manos de la Autoridad Portuaria poderlas llevar a cabo, que son las restricciones tanto de velocidad como de zonas a la navegación, que serían competencia de Capitanía Marítima. Expuestas en las dos (2) filas siguientes.*

*Restricción de zonas de navegación. Ligadas fundamentalmente a reducir los impactos provocados por el aumento de tráfico marítimo, y particularmente las colisiones con cachalotes y rorcuales comunes.*

**EXCLUIDA**

*Restricción de la velocidad de navegación. Ligadas fundamentalmente a reducir los impactos provocados por el aumento de tráfico marítimo, y particularmente las colisiones con cachalotes y rorcuales comunes*

**EXCLUIDA ...”**

Del mismo modo, en la construcción de un aeropuerto se podría indicar que no es el aeropuerto el que incide sobre las aves, si no los aviones. El puerto se diseña para **generar tráfico marítimo**, y son estos los que inciden sobre la fauna marina.

No cabe duda que aunque no sea competencia de la APBA, sería ridículo pensar que se iba a diseñar un puerto exclusivamente para albergar Fast Ferrys, diseñados para navegar a **40 nudos**, para hacerles navegar a esos 13 nudos.

Tanto es así que el propio estudio indica lo siguiente cuando hace referencia al impacto del puerto en la fase de uso:

“La magnitud del impacto es media, y la importancia del impacto se puede definir como alta, ya que se trata de especies amenazadas y algunas recibirán un impacto **severo** en la fase de uso.”

Además, las nuevas rutas diseñadas, atravesarán con toda seguridad algunas de las zonas de mayores avistamientos de cetáceos. A las numerosas empresas dedicadas a su avistamiento, se les ha impuesto restrictivas medidas como acercarse a muy baja velocidad, no interactuar con los animales (se molestan) y otras normas de máximo respeto. Sin embargo no parece que se pretendan regular las velocidades ni las rutas de los Fast Ferrys, que atravesarán esas zonas a 40 nudos, sin ninguna regulación (solo recomendaciones)

Es comprensible que en la declaración del Parque Natural del Estrecho se contemplara un espacio que acomodara el existente Puerto de Tarifa (no se iba a demoler) pero el uso que se le pretende dar, con una gran terminal de pasajeros y el uso de fast Ferrys creemos que es contrario a encontrarse en Parque Natural, y Reserva de la Biosfera

La infraestructura planeada corta en dos el Parque Natural del Estrecho aislando a la Isla de Tarifa (la “Joya de la corona”) de su entorno, y atravesándolo con al menos cuatro líneas de Fast Ferry por hora. (En el proyecto se indica que en la actualidad existen dos atraques de ferrys y que no pueden operar dos embarcaciones a la vez, no obstante con las dos compañías de ferrys que operan en Tarifa se realiza una salida cada hora desde las 8 de la mañana hasta las 23h. Con cuatro atraques y permitiéndose operar más de una embarcación a la vez, las salidas se cuadruplicarían al menos)

### **Impacto en empleo.**

El estudio destaca la creación del impacto del proyecto en el empleo, unos dos mil puestos de trabajo. Lo que no aclara que esos puestos son en toda Andalucía. De no realizarse el proyecto, el tráfico de pasajeros se realizaría a través de Algeciras y el impacto generado sería también en toda Andalucía.

No pueden contarse los puestos de trabajo generados por la propia construcción de la infraestructura en sí. Puesto que este no es el fin. Si no, veríamos a todas las administraciones generando infraestructuras por el mero hecho de generar empleo, sin pararse a pensar si estas infraestructuras son útiles en sí o no.

El estudio no se para a contabilizar la **pérdida de empleo** en los sectores turísticos relacionados con las actividades de turismo sostenible y naturaleza (buceo, avistamiento de cetáceos, alojamiento y hostelería, deporte, moda y otros...)

### **Conclusiones.**

De lo anteriormente expuesto se extraen las siguientes conclusiones:

La infraestructura proyectada altera el futuro de Tarifa como destino turístico natural y sostenible.

La justificación del proyecto está basada en datos de pasajeros erróneos

No se contempla la alternativa “cero” la cual supondría la utilización de la ya existente infraestructura portuaria en Algeciras.

Se solicita:

Se desestime el proyecto

Por innecesario.

Por su impacto negativo en el medio ambiente.

Por su impacto negativo en el turismo sostenible

Por su impacto negativo en el paisaje.

En virtud de todo lo anteriormente expuesto,

### **SOLICITO**

Que se sirvan admitir las presentes alegaciones en nombre de **la Asociación de Pequeña y Mediana Empresa de Tarifa** y solicitamos la **RETIRADA** del Proyecto de ampliación de las infraestructuras portuarias de Tarifa

En Tarifa a 23 de junio de 2010

Luis Sotomayor Blasquez con DNI nº 06.992.641-C