

## Alegaciones *firmm* España contra el nuevo Puerto en Tarifa

### Antecedentes

*firmm* España (foundation for information and research on marine mammals) comenzó su actividad en Tarifa en 1998, con NIF xxxxxxxxxxxx y domiciliada en 11380-Tarifa, C/ Pedro Cortés 4. La actividad que desarrolla es la del avistamiento de cetáceos en aguas del Estrecho de Gibraltar. El propósito de *firmm* es actuar como plataforma de encuentro entre cetáceos, científicos y el público interesado, para promover la protección de los mamíferos marinos y su entorno, según nuestro lema: "Solo lo que conocemos, seremos capaces de amar y estaremos dispuestos a proteger". Desde 1999 registramos todos los avistamientos con sus posiciones por GPS, las especies, número de individuos, presencia de crías y comportamiento, además de las condiciones de mar y atmósfera durante los mismos.

Esta actividad origina un fuerte impacto económico en Tarifa, ya que la empresa ocupa directamente a 6 trabajadores en Tarifa y mueve al año casi 20.000 pasajeros.

La mayoría de los clientes pertenecen a excursiones que se trasladan a Tarifa atraídos por la actividad, donde generan un gran valor añadido debido a la estancia en la localidad por uno o varios días. Este valor añadido es mayor a todas luces que el que proporcionan los pasajeros que cruzan el estrecho en los ferrys.

La oferta que damos junto a las demás empresas de avistamiento de cetáceos, está considerada como de gran interés turístico en la zona.

La zona principal de los avistamientos se concentra precisamente en la demora Tarifa- Tánger Med.

Teniendo conocimiento del contenido del expediente del nuevo proyecto de infraestructuras portuarias para el desarrollo del puerto de Tarifa y del plazo de alegaciones concedido al efecto en la Resolución de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, por la que se anuncia la información pública del proyecto de infraestructuras portuarias para el desarrollo del puerto de Tarifa

y su estudio de impacto ambiental, publicada en el BOE de 20 de mayo de 2010, venimos a formular las siguientes

### **ALEGACIONES**

a la "Adenda al Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto de Ampliación del Puerto de Tarifa". Para facilitar la lectura, en cada punto exponemos primero la alegación y a continuación, si procede, las medidas correctoras que proponemos, independientemente de los órganos que pudieran ser los más competentes para aplicarlas. Algunas medidas podrán ser impuestas por la APBA, otras necesitarán de la participación de otras entidades.

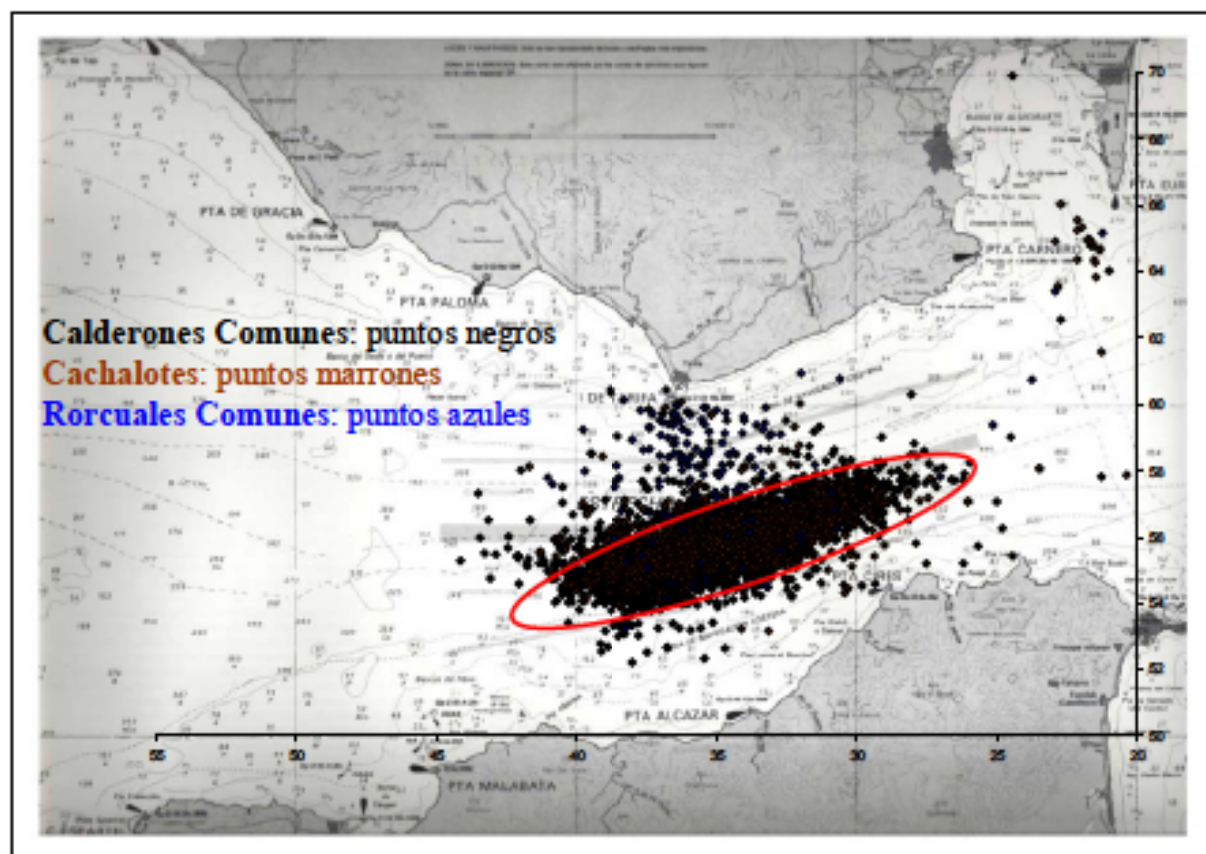
- **Alegaciones y medidas correctoras referentes al impacto sobre los cetáceos:**

- ❖ **Estrés acústico para los cetáceos por uso de explosivos durante la fase de construcción, aunque actualmente no se contemple su uso.**

Habrá que aplicar medidas correctoras como cortinas de burbujas, ahuyentadores acústicos y observadores experimentados, que verifiquen que no haya cetáceos a un mínimo de 3 Km. de distancia.

- ❖ **La ampliación del sector recreativo con la dársena para embarcaciones de recreo, causará mayor impacto por curricanes y avistadores oportunistas en los cetáceos.**

Habrá que aplicar medidas educativas y restringir áreas de pesca para las embarcaciones particulares/deportivas de pesca con curricán. A continuación, un mapa con el área de exclusión para proteger a los Calderones Comunes, especie más vulnerable ante la pesca con curricán.



- ❖ Los fast ferrys “Puerto nuevo-Tánger Med” atravesarán la zona de mayor concentración de cetáceos, con el correspondiente riesgo de colisiones y estrés acústico.

En el cuadro “Medidas compensatorias sobre turismo y Socioeconomía (RESPUESTAS ALEGACIONES)” se habla de “Asegurarse de que no haya ningún impacto en las especies de cetáceos del Estrecho de Gibraltar”. Por otra parte, en el cuadro „MEDIDAS CORRECTORAS“ respecto al „Elemento Afectado“ Cetáceos, se excluye la posibilidad de restringir áreas de navegación y la velocidad de las embarcaciones.

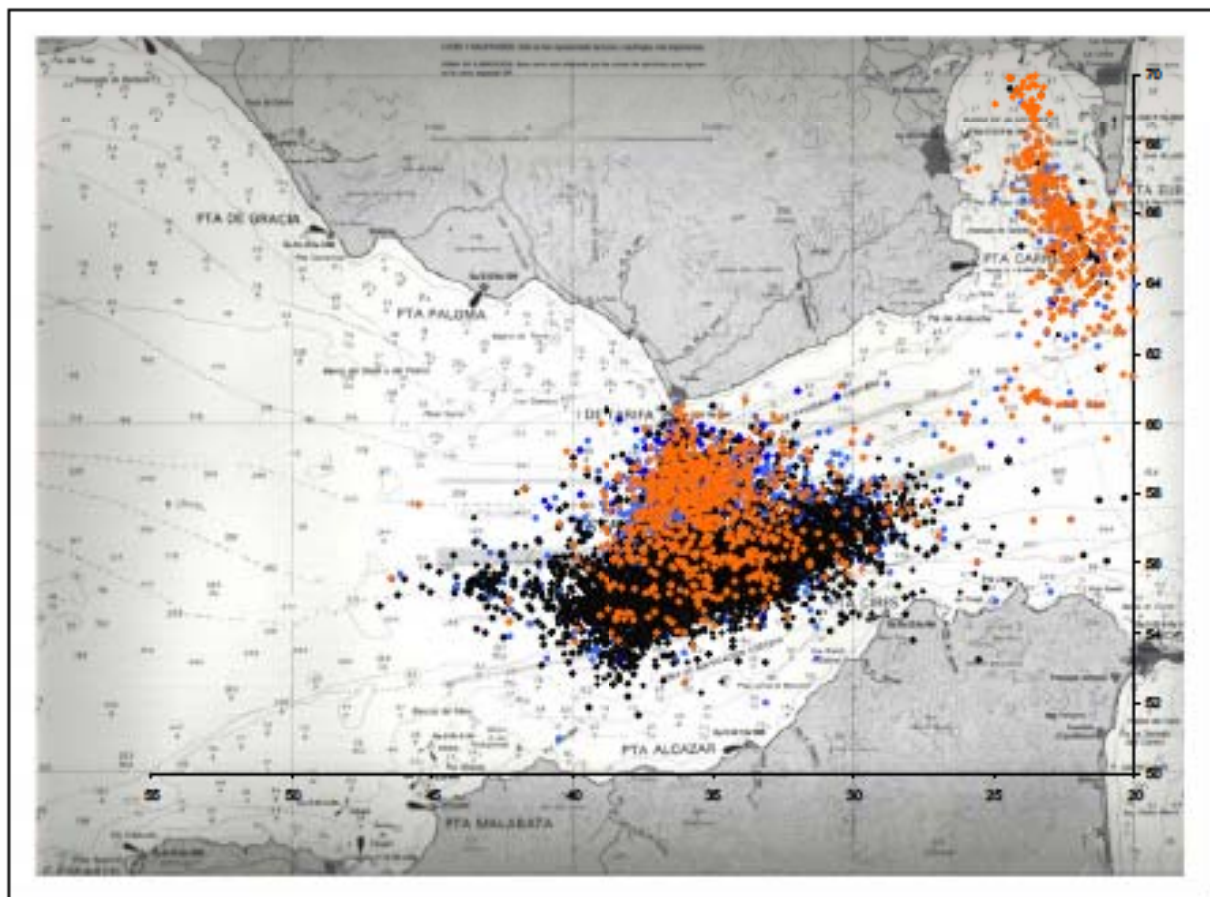
En el documento tampoco se contempla la posibilidad de ubicar a observadores de cetáceos experimentados en los ferrys, para dar alerta y facilitar la decisión sobre como modificar el rumbo para evitar colisiones con cetáceos.

Las restricciones de áreas de navegación y de la velocidad de las embarcaciones, son las únicas medidas eficaces para lograr “Asegurarse de que no haya **ningún** impacto en las especies de cetáceos del Estrecho de Gibraltar. Como los fast ferrys presumiblemente se rehusarán a aceptar restricciones de velocidad, habrá que modificar al menos sus rutas. En el caso de los fast ferrys que circularán entre el nuevo puerto y Tánger Med, hay sin embargo un tramo de aproximadamente 3 millas en el cual es estrictamente recomendable reducir la velocidad, por tratarse de la zona de

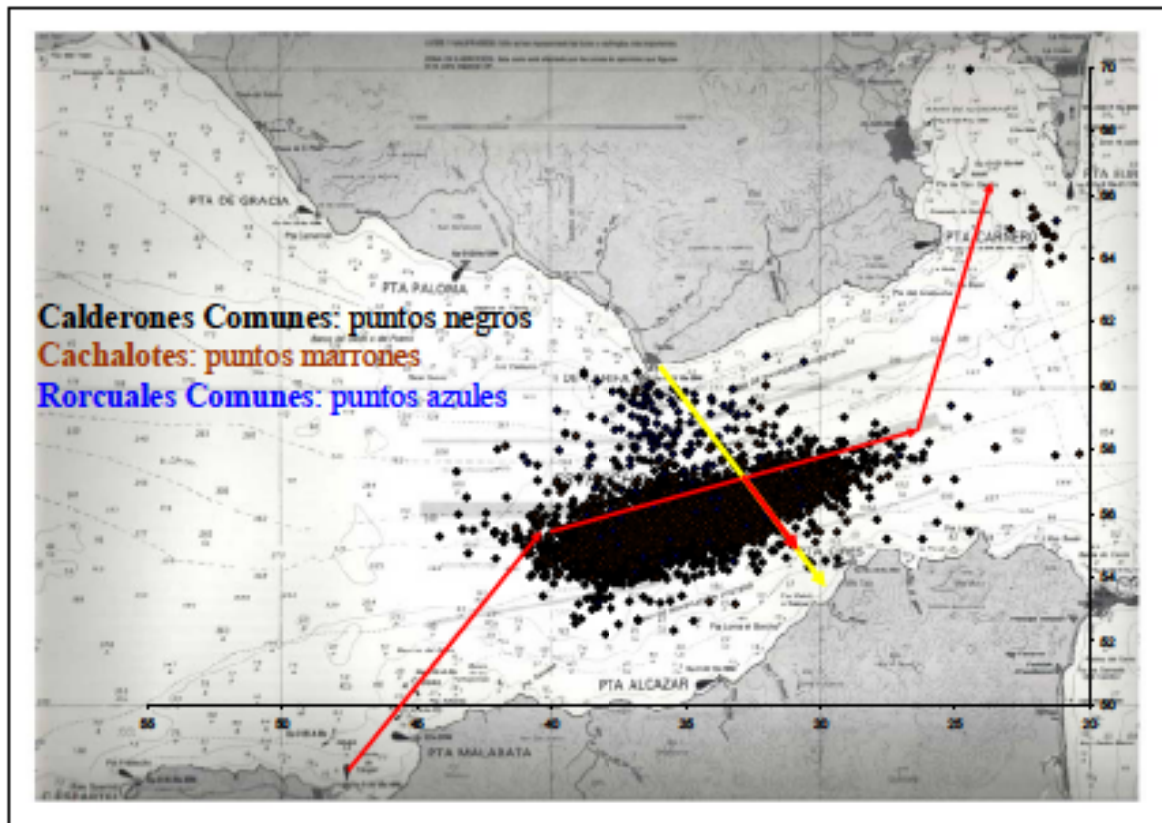
mayor concentración de cetáceos.

A continuación dos cartas náuticas, una con las 27.298 posiciones de avistamientos de cetáceos (en manada o individuales) desde 1999. La otra con la ruta recomendada para los fast ferry Tánger – Algeciras (para el caso de que se reinstale) y con el tramo de velocidad restringida para los fast ferry Tarifa – Tánger Med. Las especies avistadas hasta la fecha son (en orden de abundancia relativa, comenzando con las más frecuentes):

- Calderón Común, *Globicephala melas*
- Delfin Mular, *Tursiops truncatus*
- Delfin Listado, *Stenella coeruleoalba*
- Delfin Común, *Delphinus delphis*
- Cachalote, *Macrocephalus physalus*
- Orca, *Orcinus orca*
- Rorcual Común, *Balaenoptera physalus*
- Rorcual Aliblanco, *Balaenoptera acutorostrata*
- Zifio de Cuvier, *Ziphius cavirostris*
- Delfin de Risso, *Grampus griseus*



Todos los avistamientos de 1999 - 2009, si no aparecen animales más a levante en la carta, se debe a que en las dos horas de tiempo disponible para los viajes de avistamiento, es imposible cubrir todo el Estrecho. Eso no significa que no haya cetáceos también allí.



Ruta recomendada para los fast ferrys Tánger – Algeciras (rojo), cuanto más cerca del dispositivo de separación mejor, para evitar la zona más probable de permanencia de cachalotes. En amarillo la probable ruta Tarifa – Tánger Med, con el tramo de 3 millas (rojo) en el cual recomendamos estrictamente reducir la velocidad de navegación. Se trata básicamente de la mitad sur del corredor de navegación.

### **Alegaciones y medidas correctoras referentes al impacto sobre las empresas de avistamiento y en concreto sobre *firmm*:**

- ❖ Congestionamiento del casco antiguo. Al encontrarse nuestra central en pleno casco antiguo, prevemos retrasos en la gestión de los viajes en caso de congestionarse (solo el factor aparcamientos es contemplado en las respuestas a las alegaciones).

Habrà que considerar el casco antiguo como zona peatonal o como mínimo, de circulación restringida a vehículos de residentes, de empresas y de abastecimiento.

- ❖ La contaminación por plásticos e hidrocarburos ya existente aumentará, menoscabando la imagen que presenta Tarifa a los pasajeros que vienen a disfrutar de una salida con respeto ante la naturaleza (solo los vertidos se contemplan en las respuestas a las alegaciones).

Para evitar mayor cantidad de plástico en aguas portuarias, que ya es considerable en el puerto existente, habrá que utilizar cubos de basura con tapas provistas de algún mecanismo (por ejemplo labios de goma como los de los contenedores amarillos) que impida, que el levante pueda llevarse las bolsas sueltas que pudieran contener. Además los cubos deben estar ubicados siempre en el mismo lugar para garantizar que puedan ser encontrados, sin hablar de que debe haber suficientes en toda la zona portuaria (puntos, que ni siquiera se cumplen en el puerto existente, lo que denota una gestión deficiente de residuos sólidos).

- ❖ La interferencia de ferrys con embarcaciones de avistamiento a la hora de entrar y salir del puerto antiguo durante la fase de explotación del puerto nuevo, puede dar lugar a retrasos en los viajes sobre todo en temporada alta de julio y agosto, donde los horarios son muy ajustados para poder cumplir con la demanda.

Habrá que encontrar un modo de separar rutas de acceso en caso necesario.

- ❖ En el número de pasajeros anuales usado para justificar el puerto, se encuentran incluidos los aproximadamente 80.000 pasajeros de las empresas de avistamiento, para los cuales no se necesita un nuevo puerto.
- ❖ El nuevo puerto puede generar un grave menoscabo a la actividad empresarial y turística del avistamiento de cetáceos tanto durante la fase de construcción como durante la fase de uso, debido al impacto sobre las manadas de cetáceos que podrían desaparecer del Estrecho, según se deduce del propio estudio de CIRCE incorporado al expediente. Concluyéndose todos los proyectos planeados y en construcción en el Estrecho de Gibraltar y junto a los ya existentes, habrá nueve puertos rodeando a los cetáceos del Estrecho. Es de esperar, que la situación para los mismos no mejorará en comparación con la actual, lo que hace necesaria la aplicación de toda medida posible para protegerlos. Una disminución del porcentaje de viajes „con avistamiento“ (actualmente 98%, gracias a la población local de Calderones Comunes) afectará directamente la rentabilidad de las empresas de avistamiento. Además de los mencionados puestos de trabajo, se pueden perder las oportunidades de formación para voluntariado ambiental que ofrecemos todos los años.
- ❖ La oferta educativa de *firmm*, con 250 – 300 participantes de cursos de 1 – 2 semanas de duración y que concuerda con los principios de conservación incluidos en el concepto de „Parque Natural“, se vería directamente afectada por una reducción en el porcentaje de avistamientos y por la

destrucción de la sección de costa utilizada para nuestros cursos de biología del litoral rocoso.

Como no consta en el expediente, que se haya hecho un estudio del impacto económico sobre la actividad del avistamiento, actividad de la que dependen muchos puestos de trabajo directos e inducidos, ni sobre su implicación turística,

### **S O L I C I T A M O S**

1º) Que se realice un estudio del impacto sobre la actividad del avistamiento de cetáceos y de su afección al turismo.

2º) Que se estudie la viabilidad de no hacer la obra.

2º) Que, en todo caso, se estudie la viabilidad de no autorizar la línea Tarifa-Tánger Med.

Tarifa, a 11 de junio de 2010

~~XXXXXXXXXXXXXXXXXX~~

Directora

**SR. DIRECTOR GENERAL DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE LA  
BAHÍA DE ALGECIRAS**