

Alegaciones al proyecto de la APBA para el desarrollo del Puerto de Tarifa

SUMARIO

1. SOBRE LA IRREGULARIDAD DEL PROCEDIMIENTO
2. SOBRE LA NECESIDAD DE LA AMPLIACIÓN
 - 2.1 DE LA ESTIMACIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS EN EL CONJUNTO DE LOS DOS PUERTOS DE ALGECIRAS Y TARIFA
 - 2.2 DEL TRÁFICO DE PASAJEROS EN EL ESTRECHO
 - 2.3 DE LA EVALUACIÓN DEL IMPACTO ECONÓMICO
 - 2.4 DE LA NECESIDAD DE LA AMPLIACIÓN
3. SOBRE LOS OBJETIVOS DEL PROYECTO
 - 3.1 DE LAS MOTIVACIONES DEL PROYECTO
 - 3.2 DE LOS PUERTOS EN EL ESTRECHO DE GIBRALTAR
4. SOBRE LA AFECCIÓN A LAS ACTIVIDAD DE AVISTAMIENTO DE CETÁCEOS Y BUCEO RECREATIVO
5. SOBRE EL IMPACTO EN EL EMPLEO Y SECTOR SERVICIOS
6. SOBRE LA AFECCIÓN AL PAISAJE
7. SOBRE LA AFECCIÓN A LA MURALLA MEDIEVAL Y AL PATRIMONIO CULTURAL
8. SOBRE LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA
9. SOBRE LA SEGURIDAD MARÍTIMA
10. SOBRE LOS EFECTOS SINÉRGICOS
11. SOBRE LA ALTERNATIVA CERO

Anexo: Recurso de alzada ante la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.

1. SOBRE LA IRREGULARIDAD DEL PROCEDIMIENTO

En el anuncio publicado en el BOE del jueves 20 de mayo se anuncia la "Información pública del proyecto de infraestructuras portuarias para el desarrollo del puerto de Tarifa y su estudio de impacto ambiental". Sin embargo, del contenido de la Resolución anunciada, de los documentos obrantes a disposición pública en la sede de la APBA en Algeciras y del CD enviado a varias personas interesadas se observa que lo que esa APBA somete a información pública es el "Nuevo proyecto de infraestructuras portuarias para el desarrollo del puerto de Tarifa y la información ambiental complementaria al estudio de impacto ambiental". Es decir, el desistimiento del anterior proyecto, que debería provocar la finalización del procedimiento de evaluación ambiental, se convierte en un nuevo proyecto en el que se nos hurta a los ciudadanos alegar sobre el expediente completo y se nos permite tan sólo hacerlo sobre unas adendas al estudio de impacto ambiental del proyecto desechado. De aquí se pasa a una evaluación de impactos que deja de ser absoluta y pasa a ser considerada bondadosa por la APBA en comparación con la contenida en el proyecto anterior. Este trámite de información pública es irregular y el procedimiento puede ser nulo de pleno derecho por apartarse del legalmente establecido. Con este trámite de información pública en el que no se pone de manifiesto al ciudadano el expediente completo, con el estudio absoluto de impactos, no se garantiza ni la transparencia ni la participación.



V. Anuncios

B. Otros anuncios oficiales

MINISTERIO DE FOMENTO

17853 *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.*

La Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras ha modificado el proyecto de infraestructuras portuarias para el desarrollo del puerto de Tarifa en base a las alegaciones e informes recibidos tras la información pública al que fue sometido junto con su correspondiente estudio de impacto ambiental.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 9 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de Proyectos, 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.

Dichos documentos estarán a disposición del público durante treinta días hábiles, para su examen, de nueve a catorce horas, de lunes a viernes, en la sede de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, sita en la avenida de la Hispanidad, sin número, 11207 Algeciras, contados a partir del día siguiente al de la publicación de este anuncio en el «Boletín Oficial del Estado».

Las entidades y personas físicas o jurídicas interesadas pueden presentar cuantas reclamaciones, alegaciones u observaciones estimen pertinentes, mediante escrito dirigido al Director General de la Autoridad Portuaria, en el domicilio y plazo citados.

Algeciras, 17 de mayo de 2010.- El Presidente, don Manuel Morón Ledro.

ID: A100040275-1



2. SOBRE LA NECESIDAD DE LA AMPLIACIÓN

2.1 DE LA ESTIMACIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS EN EL CONJUNTO DE LOS DOS PUERTOS DE ALGECIRAS Y TARIFA

En el epígrafe 3.6 de la página 29 de la "Evaluación del impacto económico del Puerto de Tarifa. Situación actual y prospectiva tras su ampliación" se deducen las estimaciones de tráfico de pasajeros en los puertos de Tarifa y Algeciras para los años 2008 y sucesivos en función de los datos conocidos de tráfico desde 1997 para el conjunto de los dos puertos.

El método usado en ese epígrafe es erróneo porque supone que la tendencia a partir de 2007 ha de ser geométrica, esto es, deduce el tráfico total en un año a partir del del año anterior incrementándolo en un porcentaje constante; para indicar a continuación que se toma ese porcentaje igual a la media de los incrementos anuales habidos desde 1997 a 2007 (4,08%). Este método persigue alcanzar la estimación más alta posible a través de dos mecanismos sucesivos: en primer lugar, hace que la curva de tendencia sea exponencial (cuando no hay razón para ello, como luego se verá), y, en segundo lugar, se toma un intervalo de años (1997-2007) tal que la media de los incrementos anuales de tráfico es máxima, es decir, cualquier otro intervalo de años considerado que comience en un año cualquiera y finalice en el 2007 proporciona una media de incrementos menor que 4,08%.

A continuación, el autor de este inusual método "sujeta" el número de pasajeros en Algeciras en una cantidad anual constante (4 millones de pasajeros) y "adjudica" a Tarifa el tráfico restante. De esta manera aparecen unas estimaciones desorbitadas para el puerto de Tarifa. Esta maniobra permite, además, a los autores del Informe Económico evitarse la molestia de tratar el incremento de impacto económico generado por el puerto de Algeciras debido al tráfico de pasajeros ya que, al mantenerse constante el tráfico anual por ese puerto, ese incremento de impacto es nulo.

Aquí ya es hora de decir que existe una fuerte correlación lineal entre el número de pasajeros anual por el conjunto de los dos puertos y los años sucesivos desde 1997

hasta 2007, con un índice de correlación de 0,98. Es decir, los datos "piden" un ajuste lineal, que se hace por el método de los mínimos cuadrados. Éste es el método usual y correcto, el de regresión lineal.

En las páginas siguientes se muestran los tráficos habidos desde 1995 por el conjunto de los dos puertos hasta 2007 y las referidas extrapolaciones exponencial (la que figura en el Estudio Económico) y lineal hasta 2025 de los datos del intervalo 1997-2007. Es de hacer notar que los tráficos de 2008 y 2009 han resultado ser menores incluso que los estimados linealmente.

También hay que señalar que los datos se refieren a tráficos totales, es decir, no sólo de pasajeros que cruzan el Estrecho sino también de excursiones marítimas, de avistamiento de cetáceos, etc.

TRÁFICO DE PASAJEROS EN EL CONJUNTO DE LOS PUERTOS
DE ALGECIRAS Y TARIFA

Año	Pasajeros	Incremento	Media
1995	3.315.014	-10,34%	2,93%
1996	3.372.961	1,75%	3,89%
1997	3.527.808	4,59%	4,08%
1998	3.808.255	7,95%	4,03%
1999	4.033.903	5,93%	3,60%
2000	4.270.600	5,87%	3,31%
2001	4.358.374	2,06%	2,94%
2002	4.427.690	1,59%	3,09%
2003	4.549.889	2,76%	3,39%
2004	4.624.341	1,64%	3,55%
2005	4.827.545	4,39%	4,18%
2006	5.165.712	7,00%	4,08%
2007	5.224.923	1,15%	1,15%

Cada valor de la columna "Media" representa el valor medio de los incrementos en el intervalo cuyos extremos son el año en el que se sitúa el valor medio considerado y el año 2007

<u>ESTIMACIONES</u>			
	EXPONENCIAL	LINEAL	VALORES REALES
2008	5.438.100	5.376.021	5.065.808
2009	5.659.974	5.532.343	4.848.427
2010	5.890.901	5.688.664	
2011	6.131.250	5.844.985	
2012	6.381.405	6.001.306	
2013	6.641.766	6.157.627	
2014	6.912.750	6.313.948	
2015	7.194.791	6.470.269	
2016	7.488.338	6.626.591	
2017	7.793.862	6.782.912	
2018	8.111.852	6.939.233	
2019	8.442.815	7.095.554	
2020	8.787.282	7.251.875	
2021	9.145.803	7.408.196	
2022	9.518.952	7.564.517	
2023	9.907.325	7.720.839	
2024	10.311.544	7.877.160	
2025	10.732.255	8.033.481	

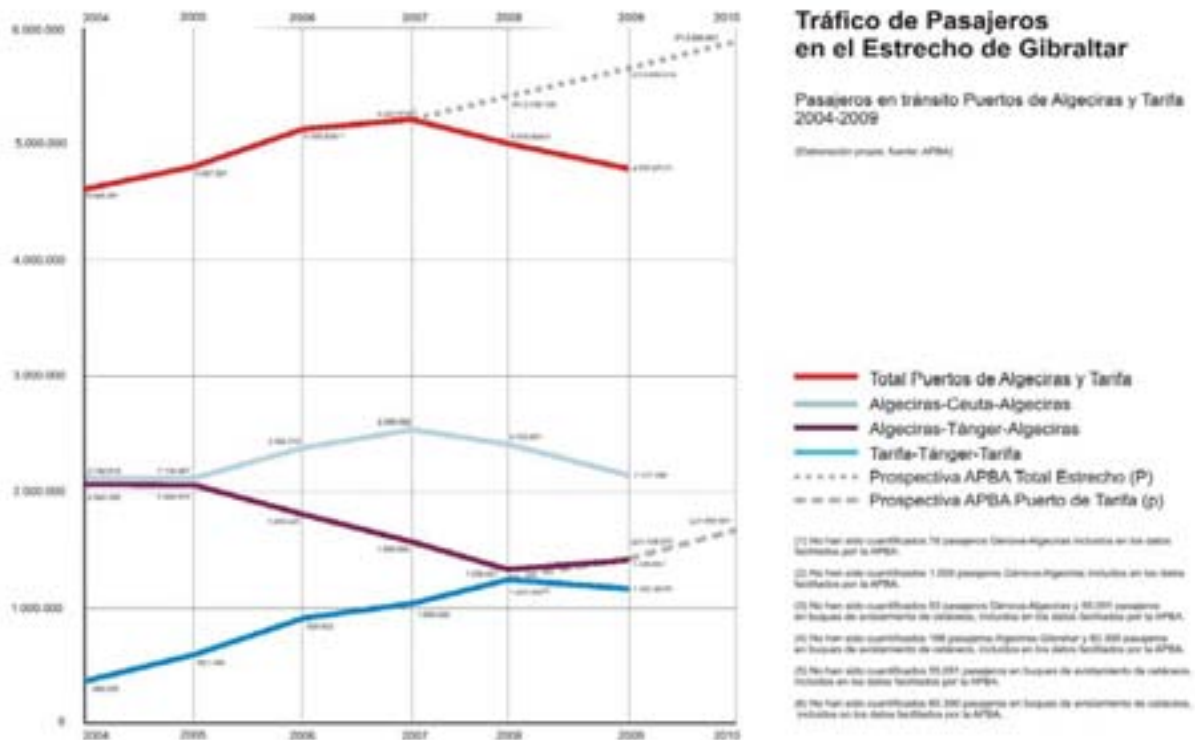
Es lo correcto hacer una nueva estimación en la que se consideren como datos los valores reales de tráfico de 2008 y 2009 que son de 5.065. 808 y 4.848.427 pasajeros respectivamente.

El resultado es el siguiente, con un coeficiente de correlación de 0,94 entre los sucesivos años desde 1997 hasta 2009 y los tráficos respectivos:

2010	5.394.709
2011	5.519.961
2012	5.645.213
2013	5.770.466
2014	5.895.718
2015	6.020.970
2016	6.146.222
2017	6.271.474
2018	6.396.726
2019	6.521.978
2020	6.647.230
2021	6.772.483
2022	6.897.735
2023	7.022.987
2024	7.148.239
2025	7.273.491

Pretende esta alegación hacer ver que la estimación del tráfico de pasajeros por el conjunto de los dos puertos calculada en la citada Evaluación del impacto económico es errónea y disparatada, y que a la vista del comportamiento cuasilineal del número de pasajeros anual con relación a los sucesivos años desde 1997 hasta 2009 se prevé que la cifra de 7.000.000 de pasajeros se alcanzará en 2023, y no en 2015 como pronostica dicho Estudio. Por otro lado, existen estudios que pronostican un descenso del tráfico a través del Estrecho debido a dos fenómenos: la poca disposición a viajar a Marruecos por parte de emigrantes de segunda generación que se sienten nacionales de los países de acogida y la eclosión de los vuelos de bajo coste con destinos a Rabat, Tánger, Marrakech o Casablanca.

2.2 DEL TRÁFICO DE PASAJEROS EN EL ESTRECHO



2.2.1. Es manifiesto un acentuado descenso del tráfico de pasajeros en el cruce del Estrecho en el conjunto de los dos puertos, de 2007 a 2009. 436.043 pasajeros menos en 2009 que en 2007, es decir, un 8,4% menos, situándose la cifra de 2009 por debajo de la alcanzada en 2005. Este retroceso en la actividad es debido a fenómenos sociológicos (cambios de conducta en las nuevas generaciones de emigrantes, competencia del transporte aéreo, etc.) así como a la crisis económica mundial, cuyos efectos más rigurosos se prevé continúen. Respecto a la OPE, aunque se espera que 2,5 millones de viajeros y más de 600.000 vehículos se trasladen hasta el norte de África en 2010, procedentes de distintos países europeos, la tendencia generalizada de los últimos años es que disminuya tanto el número de pasajeros como de vehículos. Este descenso de tráfico se ha visto influenciado no solo por la actual situación económica sino también por la aparición de nuevas líneas de comunicación entre Marruecos y Europa, fundamentalmente aéreas. Además, a esto se suma que existe un cambio de costumbres entre los emigrantes de segunda generación, al contar con un menor arraigo en el país de origen.

En las cifras del Puerto de Tarifa también se observa un descenso del 5,4% (66.994 pasajeros menos) en 2009 respecto a 2008, a pesar de los esfuerzos por desviar el tráfico de Algeciras a Tarifa en los últimos años, como se analiza en el punto 2.2.4.

2.2.2. Se aprecia con claridad que la prospectiva del Informe Económico de la APBA es cuanto menos errónea si no tendenciosa. Ésta es la base de la argumentación para justificar la nueva infraestructura, es decir, un hipotético crecimiento exponencial del tráfico de pasajeros en el Estrecho. El Informe Económico de la APBA es de 2007, y

estamos a mediados de 2010, por lo que los datos reales del tráfico han sido publicados por los diversos organismos del Estado.

Sobre el tráfico total de ambos puertos, los datos reales han sido de 427.456 pasajeros menos de los previstos en el Informe para el año 2008 (-8%), y de 872.103 menos que los previstos para 2009 (-16,4%). El gráfico ilustra más bien un decrecimiento progresivo del tráfico de pasajeros. La tendencia continúa en este sentido, por los motivos expresados en el punto 2.2.1.

Respecto a la Prospectiva para el Puerto de Tarifa, también en 2009 se observa claramente cómo las hipótesis del Informe de la APBA no se cumplen. El tráfico real ha supuesto una diferencia de 276.612 pasajeros menos de los previstos en el Informe Económico (-19%).

2.2.3. Los datos detallados por meses, evidencian que el tráfico de pasajeros por el Estrecho se concentra todos los años fundamentalmente durante la OPE, siendo éste su momento punta, período de aproximadamente 30 días al año (ver fuentes).

2.2.4. En la gráfica del Total de ambos puertos se observa un crecimiento del tráfico de 2004 a 2007 cuantitativamente similar al crecimiento desarrollado por la línea Algeciras-Ceuta.

A la vez se observa un descenso de pasajeros en la línea Algeciras-Tánger, que es cuantitativamente simétrico al crecimiento de la línea Tarifa-Tánger. Efecto directo de desviar el tráfico de pasajeros de Algeciras a Tarifa, mediante la declaración del Puerto de Tarifa como Frontera Schengen, y la puesta en práctica de una política de la APBA y la compañía FRS de desvío hacia Tarifa de pasajeros y vehículos que cruzan el Estrecho (durante todo el año y especialmente durante la OPE, 8 autobuses de la citada naviera realizan 16 trayectos diarios transportando "gratuitamente" a los pasajeros de Algeciras a Tarifa, y a la vuelta los trasladan de Tarifa a Algeciras; otras prácticas relativas a la competencia de precios han sido señaladas por la UE). Esta estrategia de desvío se manifiesta con más claridad durante el período de 2007 a 2008, en el que se aprecia que a pesar de producirse un descenso en el tráfico Total de pasajeros en el Estrecho (que se explica en la curva paralela de la línea Algeciras-Ceuta), el tráfico a Tánger por el Puerto de Algeciras disminuye en una cantidad similar a la que aumenta en el de Tarifa.

La APBA justifica este desvío del tráfico al Puerto de Tarifa argumentando que es el "consumidor" el que decide. Es la "demanda" que provoca la "oferta". O sea, que es el "mercado" el que regula. Aunque, como hemos expuesto, no existe una demanda real sino que ha sido creada por la política de la APBA de desviar el tráfico de pasajeros desde Algeciras a Tarifa.

*Los datos reflejados en el gráfico son los facilitados por la APBA y el Informe Económico "Evaluación del Impacto Económico del Puerto de Tarifa. Situación actual y prospectiva tras su ampliación".

2.3 DE LA EVALUACIÓN DEL IMPACTO ECONÓMICO

Se resalta en la Memoria del Proyecto la importancia del nuevo puerto en el despegue económico de la región, acudiendo para ello al Estudio de la Evaluación del Impacto Económico realizado por la Universidad de Cádiz. A este respecto hay que decir que los resultados de ese estudio se refieren al ámbito geográfico de Andalucía (epígrafe 1.11 del informe), no al del Campo de Gibraltar ni mucho menos al de Tarifa. Teniendo en cuenta la proximidad geográfica de los puertos de Tarifa y Algeciras y su vinculación en cuanto al tráfico de pasajeros por el Estrecho, el impacto económico total generado por ambos puertos será el mismo tanto si hay ampliación como si no la hay ya que el número total de pasajeros de tránsito no variará por el hecho de cambiar su distribución entre ambos puertos. La única consecuencia, desde este punto de vista, de ampliar el puerto de Tarifa, sería trasladar parte de la generación de impacto económico del puerto de Algeciras al de Tarifa: para un tráfico total dado de pasajeros por los dos puertos, la suma de los dos impactos económicos generados es constante e independiente de la distribución por ambos puertos de ese tráfico. Por decirlo claramente, el informe presentado es irrelevante ya que se tendría que haber hecho la prospección de la evaluación de impacto económico para el conjunto de los dos puertos y en dos escenarios distintos: con ampliación del puerto de Tarifa y sin ella. Naturalmente, la suma de esos dos impactos es la misma en los dos escenarios ya que depende del número total de pasajeros. El puerto de Tarifa no añadiría impacto económico a Andalucía por el hecho de ser ampliado ya que lo que se añade a un puerto, se detrae del otro.

La Memoria del proyecto debería contener, sin embargo, un estudio coste-beneficio que evaluara los costes monetarios del proyecto no sólo directos sino también sociales y medioambientales, que no han sido evaluados.

2.4 DE LA NECESIDAD DE LA AMPLIACIÓN

El gran auge del puerto de Tarifa ha venido motivado por una estrategia comercial de la empresa FRS que comenzó operando con fast-ferrys desde Tarifa cuando desde Algeciras ninguna otra compañía operaba con ese tipo de buques. Esa empresa incluso se dedica a trasladar pasajeros en autobús desde Algeciras a Tarifa en el viaje hacia Tánger y desde Tarifa a Algeciras en el viaje de vuelta, apoyándose en una política de precios y de competencia con las otras navieras.

Con la apertura de Tánger- Med, el escenario va a cambiar ya que la distancia en tiempo de este puerto a Algeciras sería la misma tanto si se viaja directamente como si se hace a través de Tarifa. Por otro lado, el destino de Tánger ciudad sólo puede interesar a quien viaje expresamente allí o a sus alrededores ya que de Tánger Med parten infraestructuras terrestres (autopistas y ferrocarril) a todos los lugares importantes de Marruecos. El puerto actual de Tarifa podría soportar fácilmente una única línea, con Tánger ciudad, sin necesidad de ninguna ampliación.

Por otro lado, lo que propone realmente la APBA es un nuevo puerto con el abandono del anterior. ¿Por qué no ha integrado al proyecto de la ampliación la construcción del puerto deportivo? La propuesta de atraques para pequeños cruceros y superyates es irrisoria también: la APBA nunca ha tenido interés en los cruceros habida cuenta de la competencia de Cádiz, Tánger, Gibraltar y Málaga. Es notorio que un crucerista viaja por el placer del mar y por visitar lugares monumentales o peculiares y que los lugares elegidos en Andalucía son Sevilla, Málaga y Granada, lugares lejanos tanto de Tarifa como de Algeciras, y que condicionan las escalas (Cádiz, Málaga, Almería y, últimamente, Motril, a media hora escasa de la Alhambra). Según las estadísticas de Puertos del Estado, el número de cruceristas que han pasado por Algeciras en los últimos diez años es de 1400 pasajeros.

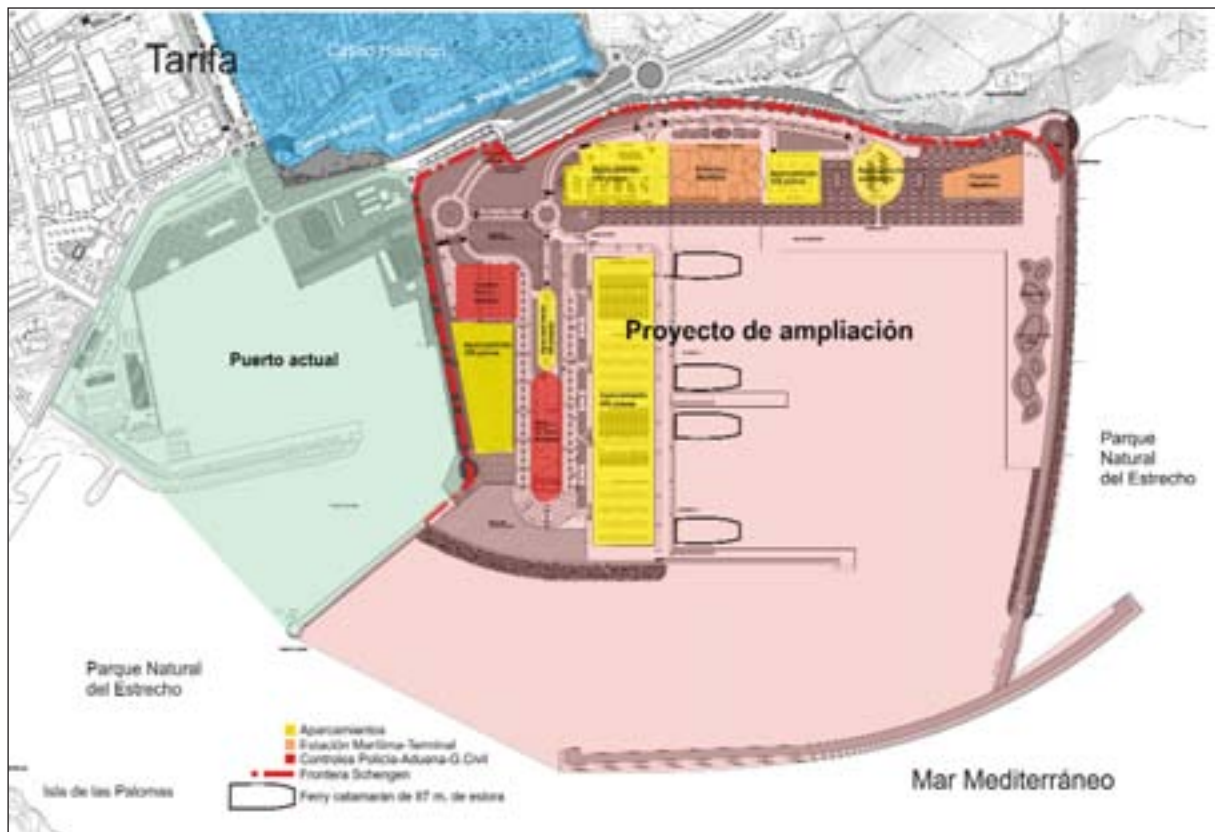


The advertisement features a central graphic with the text "TARIFA" and "ALGECIRAS" in large, bold, white letters on a dark background, connected by a white double-headed arrow. Below this, a white ferry boat is shown on the left and a white bus on the right. At the bottom of the graphic, the text "GRATIS !!!" is written in large, bold, white letters. To the right of the graphic is a schedule table for "TARIFA TANGER" with two columns of departure times.

TARIFA TANGER	
09:00	08:00
11:00	10:00
13:00	12:00
15:00	14:00
17:00	16:00
19:00	18:00
21:00	20:00
23:00	22:00

Publicidad de FRS y horarios de autobuses Algeciras-Tarifa ida y vuelta. Lectura de derecha a izquierda.

3.1 DE LAS MOTIVACIONES DEL PROYECTO



Plano del proyecto de ampliación.

Se cita como primer objetivo del proyecto "satisfacer la demanda de infraestructuras portuarias como consecuencia de la evolución del volumen de tráfico registrado en el puerto de Tarifa". En primer lugar, esa demanda es inducida por las políticas de las navieras ya que el viajero cruzará ya sea por uno o por otro de los dos puertos. Realmente, Tarifa y Algeciras no son dos puertos distintos, sino dos terminales de un único puerto gestionado por la APBA. La apertura de Tánger-Med supone que el grueso del tráfico transitará a través de los dos grandes nodos de comunicaciones a los dos lados del Estrecho. Tanto Algeciras como Tánger-Med disponen de autovías, autopistas y ferrocarril, lo que hará que cualquier ruta que no suponga solamente un viaje turístico a Tánger será más eficiente a través de esos dos grandes nodos. Por otro lado, la ruta Tarifa-Tánger Med supone también un recorrido por carretera nacional entre Algeciras y Tarifa, lo que no supone una ventaja para el viajero.

El segundo objetivo del proyecto se refiere a "la consolidación del puerto de Tarifa como uno de los motores socioeconómicos de la región". Nuevamente se acude a la ilusión de los cruceros y al supuesto puerto deportivo, del que la APBA no tiene ningún proyecto en perspectiva, y que no es objeto de este proyecto.

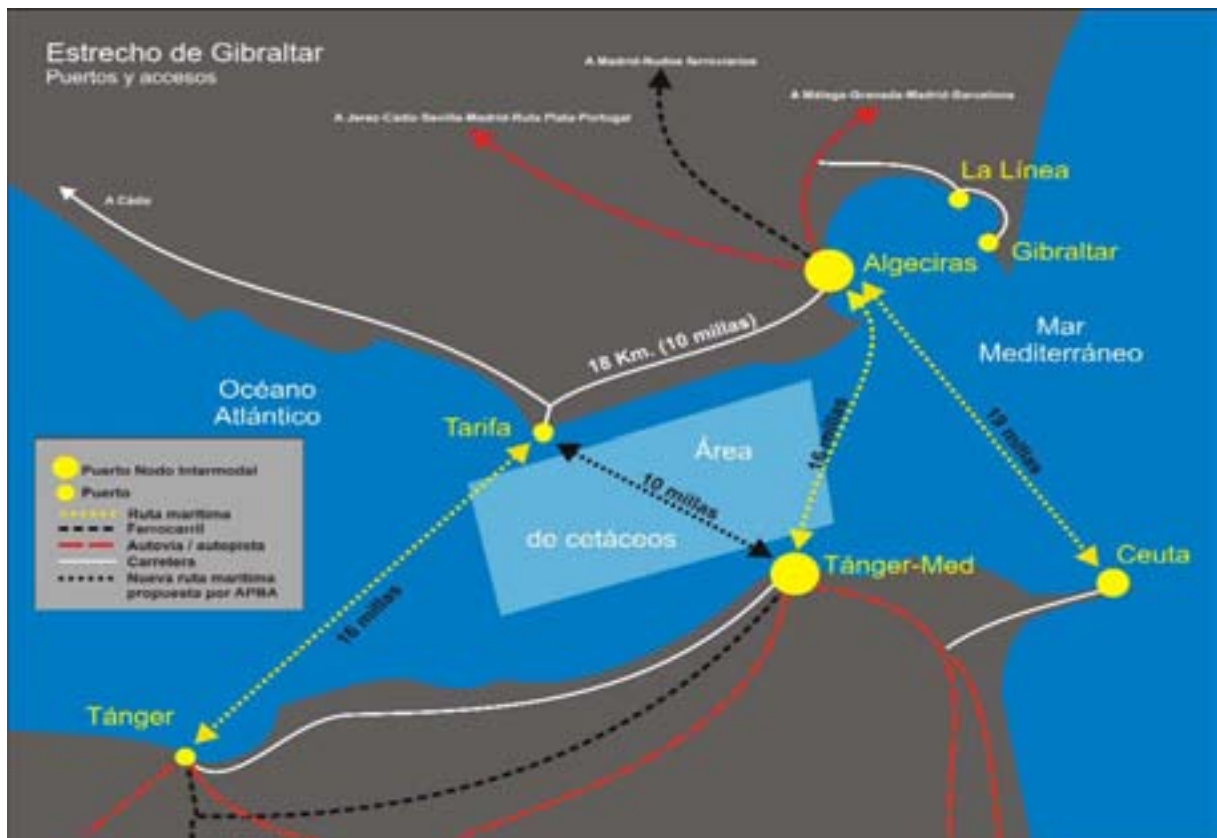
Por otra parte, el proyecto significa básicamente la construcción en la costa de un enorme aparcamiento de preembarque y de viales de acceso (ver plano adjunto),



Gráfico de escalas y usos del proyecto.

cuyas motivaciones están más relacionadas con los intereses de la APBA que con los de los ciudadanos de Tarifa.

A la APBA no le basta con declarar un impacto socioeconómico beneficioso para Tarifa apoyándose en un engañoso estudio de evaluación de impacto económico, en un imposible destino de Tarifa como escala de cruceros y en un futurible puerto deportivo sin proyectar, sino que también aporta al expediente documentos no preceptivos, los apoyos institucionales, con la idea de influir en la voluntad decisoria del órgano ambiental.



Infraestructuras de accesos para Tanger Med.

3.2 DE LOS PUERTOS EN EL ESTRECHO DE GIBRALTAR

Los promotores del proyecto de ampliación del Puerto de Tarifa argumentan que con la construcción y puesta en funcionamiento del Puerto Tánger-Med en Marruecos, se abre una oportunidad para el Puerto de Tarifa, pues éste es el puerto más cercano al nuevo puerto del norte de África.

Pero si bien se acorta la distancia entre Tarifa y Tánger-Med, también se acorta entre Algeciras y Tánger-Med. La diferencia son tan sólo 6 millas menos desde Tarifa. Aunque habría que sumar la distancia de 18 Km. (unas 10 millas marítimas) que hay entre Algeciras y Tarifa, puesto que la ruta desde y hacia el Norte para los pasajeros en tránsito, y especialmente en la OPE, pasa ineludiblemente por Algeciras.

En tiempos, para los fast-ferrys que cubren las rutas, la diferencia en 6 millas es de aproximadamente unos 10 minutos (tiempo muy relativo si atendemos a los desajustes habituales en las travesías durante la OPE; tiempo insignificante -para los viajeros provenientes o con destino a centroeuropa- en un viaje por carretera de miles de kilómetros). Por otra parte, el trayecto Algeciras-Tarifa en coche suponen unos 15-20 minutos (en los servicios de autobuses de la naviera que trasladan los pasajeros de Algeciras a Tarifa, el trayecto -entre tiempo de desplazamiento y espera- suponen 60 minutos). Así que estamos hablando de "ahorrar" 10 minutos de travesía embarcando en Tarifa, y de "gastar" entre 15-20 minutos trasladándose desde Algeciras a Tarifa.

Para semejante empresa se propone destruir una franja del poco litoral español que aún queda vivo (que es área de amortiguación entre una zona de actividad industrial -el actual Puerto de Tarifa- y una zona protegida -el Parque Natural del Estrecho, que forma parte de la Reserva de la Biosfera declarada por la UNESCO), para construir un desproporcionado puerto que tenga capacidad para albergar básicamente explanadas para vehículos y vías de acceso, en una superficie costera de 22,36 ha. de relleno en una obra de un total de 46,93 has de ocupación (a las que habría que añadir las 17,79 ha. del actual Puerto). En expediente administrativo aparte se promueve la construcción de una autovía por la costa que comunique Algeciras con Tarifa a través del Parque Natural del Estrecho.

Por último, el enlace marítimo que se fomenta en el proyecto, atraviesa la zona de hábitat y reproducción de cetáceos en el Estrecho, lo que supondría un aumento considerable de embarcaciones fast-ferrys navegando por esta zona, en la que el Ministerio de Medio Ambiente recomienda la reducción a 13 nudos de velocidad, de difícil cumplimiento, pues lo que se propone es una ruta para acortar distancias y tiempo de travesía en base a la velocidad (45 nudos). Las medidas correctoras que propone el proyecto se basan principalmente en ahuyentar a los cetáceos durante la fase de construcción, y la de funcionamiento.

¿Es éste un proyecto de interés general?

1- Los pasajeros en tránsito no salen ganando en tiempos de desplazamiento.

2- Los ciudadanos de la localidad donde se ubica el proyecto, verán gravemente disminuida su calidad de vida (aumento del tráfico rodado, contaminación acústica, lumínica, etc.), a la vez que supondrá un peligro para la actual estructura socio-económica de la localidad, basada en la Naturaleza, el Patrimonio Histórico, el turismo y sus derivados. El principal patrimonio de la ciudad, el paisaje del Estrecho -que se contempla desde la Muralla Árabe Medieval- desaparecerá.

A su vez la terminal de embarque que se pretende construir con el proyecto, supone el desvío de millones de pasajeros y vehículos en tránsito por Tarifa, su perímetro amurallado, y principalmente en el periodo estival, temporada alta del sector turístico.

Por otra parte, el proyecto es para la ampliación de una zona Schengen, por lo tanto el puerto sería un recinto cerrado con una valla perimetral, lo que aísla aún más a la ciudad de su entorno, al erigirse una barrera infranqueable entre Tarifa y su litoral mediterráneo. La mayoría de la superficie de la ampliación se destina a aparcamiento de preembarque, viales de acceso y zonas de control fronterizo, incluida autovía de varios carriles por delante del casco histórico y la Muralla medieval.

A efectos de empleo (excepto los de ámbito necesariamente local vinculados a los sectores antes citados) éste existe realmente desde la perspectiva comarcal, pues la costa

del Campo de Gibraltar es prácticamente un área interurbana con la Bahía de Algeciras como centro (tanto en Tarifa como en Algeciras -18 km. de distancia entre sí- hay trabajadores de ambas ciudades y de otros lugares de la comarca). Empleos locales relacionados con la Naturaleza (avistamientos, buceo, etc.), el turismo, la hostelería y el comercio, se verán seriamente afectados (en la actualidad el 70% de empleo local es sector servicios; en la presente situación de crisis, Tarifa y Conil han sido los lugares de Andalucía donde el sector turístico no se ha visto apenas afectado). En cuanto al empleo en actividades portuarias, éste es de ámbito comarcal, no así el de personal de a bordo que suele ser internacional, pues las dotaciones de los buques dependen de la bandera de origen del buque (generalmente marroquíes o de países eslavos).

3- Se destruirá una franja de costa, y con ella el hábitat natural de la flora y fauna marina, por lo que muchos animales y especies que viven en este hábitat serán ahuyentados o desaparecerán. Algunos están considerados de especial protección.

4- Los ciudadanos, a través del Estado (y empresas públicas), y a través de los fondos de la Comunidad Europea, habrán de sufragar los gastos de las obras portuarias y de los accesos y autovías.

Por otra parte, el pretendido aumento del tráfico de pasajeros en tránsito que se pretende desviar por Tarifa, supondría una sobrecarga a las precarias infraestructuras urbanas, viarias, sanitarias y de gestión de residuos existentes en Tarifa. Hay que señalar que Tarifa no dispone de planta depuradora de aguas residuales, así como que su centro de salud es insuficiente para la actual población.

5- El coste medioambiental, si fuera cuantificable (que en cierta medida lo es, tanto por el valor "económico" de lo destruido, la desaparición de la actividad laboral relacionada -empresas de avistamientos, buceo, turismo de naturaleza en general- como por el coste de las medidas correctoras permanentes) habría de sumarse a las partidas del débito.

Todo parecen pérdidas, pero ¿dónde están los beneficios?

1- La APBA aumentará su superficie portuaria en 47 ha. más.

2- La APBA dispondrá de un nuevo puerto de viajeros para desviar gran parte del tráfico de la OPE de Algeciras a Tarifa.

3- Gran parte del actual suelo portuario del Puerto de Algeciras, así como otras instalaciones portuarias destinadas a pasajeros, se podrán reutilizar para otros fines (comerciales y otros usos -véase proyecto del Llano Amarillo en Algeciras-).

4- Las compañías navieras que operan desde el Puerto de Tarifa verán reducidas las distancias y los tiempos de travesía, por lo que podrán reducir los costes de combustible, número de buques y de personal.

A Fondo

PROYECTO DE REMODELACION DEL LLANO AMARILLO

Después del reciente terremoto, la remodelación del Llano Amarillo que, al final muestra según lo previsto, estará finalizada en todos sus frentes en julio de 2011.

El proyecto elaborado por nuestro departamento de Urbanismo contempla cinco fases:

1ª) Prolongación del Muelle de Elcano. Ya finalizada.

2ª) Paseo Marítimo de Elcano y sus zonas transversales: con un plazo de ejecución de 10 meses sobre una superficie de casi 22.000 m² y 100 metros lineales de muelle, producirá el saneamiento de las instalaciones al borde del mar.

- tendrá áreas de sombra y espacio
- un perfil (no) de más de un kilómetro que coincidirá con el ya existente en el Paseo Juan Pablo Amate y con el Muelle de Carreras (ambos subvencionados por el Ayuntamiento de Algeciras en la APBA)
- a lo largo de la ribera de San Isidro, un espacio de mar integrado por una zona de arbolado de 30 metros de ancho con zona de juegos para niños y un nuevo parque dotado con aparatos deportivos. Este área tendrá una superficie de 4.300 m²
- en conformidad con lo que se ha acordado en una reunión pública celebrada que también se celebrará en un espacio al mar.

3ª) Urbanización de la superficie destinada a zona de recreo en parcelas OPE. El proyecto contempla utilizar un pavimento atractivo que mejorará su aspecto visual, así como materiales de alta calidad.

4ª) Construcción de las edificaciones previas:

- una pequeña edificación existente tras la zona está, al final del terminal central, para atender las necesidades de los embarcadores turísticos que prestan servicios de visitas a los barcos, así como máquinas, equipos mecánicos, etc.
- un edificio nuevo para albergar los servicios administrativos, especialmente el resto, dotado igualmente de una plaza-muelle en la parte superior.

5ª) Urbanización de la zona que linda con la avenida Virgen del Carmen: esta fase está condicionada a los trabajos de remodelación de la avenida previstos por el Ayuntamiento. Se contempla comenzar la apertura de la sección transversal respecto a lo actual, distribución de una red de servicios con estacionamientos o zonas verdes y una zona de paseo junto al mar.

Además, se acondicionará la zona verde existente al noroeste distribuida en forma de zonas de recreo para niños y adultos.

¿Puede ser la solución el proyecto?

En el Asentamiento que formamos en julio de 2004 con la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Algeciras, hablamos como socios para que nos permitieran el acceso a las instalaciones previstas de la OPE en un área superior al puerto. La Mancomunidad por la alternativa portuaria (a raíz de ello se creó el consorcio de Llano para remodelar el Llano) para conformar esta solución se desmontó porque no tenía suficiente visibilidad (solo 1.400 plazas de aparcamiento frente a las 7.000 requeridas) y, además, no se podía conectar directamente con el puerto de forma directa. Tampoco hay que olvidar que la OPE fue adquirida de un ex propietario exclusivamente extranjero por que otros factores se dio en Algeciras, Sevilla, Santa Cruz de Tenerife y... además la Plaza del Carmen.

Esta solución nos encontramos con tres alternativas:

1. Continuar de la OPE y seguir adelante con el proyecto previsto anteriormente en el Llano Amarillo, lo que hubiera sido una grave irresponsabilidad. Todas las unidades lo que ocurrió en el verano de 1992 o en los períodos de 2000 cuando los socios colapsaron los comercios.
2. No hacer nada y esperar a que, tras la construcción de la 2ª etapa de remodelación de Algeciras, se pudiera disponer de un área superior para la OPE con suficiente capacidad y debidamente conectada con el puerto o, incluso, mantener el Llano tal y como está actualmente.
3. Buscar un nuevo proyecto compatible con el ya existente y con el proyecto anterior y con cualquier otro que se pudiera hacer en el lugar.


Finalmente, de común acuerdo, los tres administradores hemos optado por esta última opción, lo que significa que renunciemos a tener la OPE del Llano Amarillo para dedicar una gran zona exclusivamente a otros usos.

¿Puede ser la solución tener la OPE del Llano?

La OPE necesita de un gran espacio, ancho y suficiente para poder gestionar adecuadamente los ingresos fijos de retención y pasadizo que se producen en los momentos punta, con paradas diferenciadas para cada destino y espacios que permitan facilitar la implantación del flete cerrado. Si no es así, se genera un espacio que requiere los diques (Caño, Tángar y Tángar-Rodríguez), utilizando más de 18,2 hectáreas menos que en Tángar-Rodríguez, con un alto grado de seguridad, entre otras cosas, una superficie de 25 hectáreas. Es un espacio ancho y suficiente para producir grandes interferencias con otros tráfico portuarios y responder en gran medida de medio turismo y comercio para el puerto.

¿Qué ocurre con los aparcamientos?

La gran longitud de 380 aparcamientos, paralela a la avenida Virgen del Carmen, que actualmente estamos de forma gratuita a los ciudadanos, se integra en el nuevo proyecto de esta avenida. La zona frente al edificio Simón, de 475 plazas, desaparecerá una vez que sea sustituido por el nuevo espacio público previsto por el Ayuntamiento frente al espacio central de Algeciras.



Información de la APBA sobre el proyecto del Llano Amarillo en Algeciras.



Llano Amarillo en Algeciras, zona de preembarque.

4. SOBRE LA AFECCIÓN A LAS ACTIVIDAD DE AVISTAMIENTO DE CETÁCEOS Y BUCEO RECREATIVO

En la exposición de motivos del Real Decreto 1727/ 2007 de 21 de diciembre por el que se establecen medidas de protección de los cetáceos se dice que "la observación de cetáceos en su medio natural constituye una actividad turística, económica, científica y recreativa de excepcional importancia, que puede desempeñar una importante labor de investigación y de educación ambiental e incluso de conservación". Esta actividad origina un fuerte impacto económico en Tarifa ya que las empresas no sólo ocupan directamente a unas cuarenta personas en Tarifa sino que el movimiento anual de unos 80.000 pasajeros produce grandes impactos en la economía local. Estos pasajeros suponen un valor añadido para la economía local mayor a todas luces que el que proporcionan los pasajeros que cruzan el Estrecho en los ferrys.



Avistamiento de cetáceos en el Estrecho.

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 comunidades de cetáceos que podrían desaparecer del Estrecho, según se deduce del propio estudio de CIRCE incorporado al expediente, ya que la zona principal de los avistamientos, concentrada precisamente en la demora Tarifa- Tánger Med, se vería afectada por el tráfico entre esos dos puertos.

La Memoria debería contener en el expediente un estudio del impacto sobre la actividad del avistamiento, actividad de la que dependen muchos puestos de trabajo directos e indirectos, y sobre su implicación turística.

De igual modo, falta en el EIA un estudio de la afección a la actividad turística del buceo recreativo. Existen en Tarifa tres empresas de turismo activo que hacen salidas diarias para bucear en las claras aguas de la Isla de Tarifa, cuyos fondos figuran entre los mejores de España por su gran riqueza medioambiental y que son visitados por buceadores de todo el mundo.

5. SOBRE EL IMPACTO EN EL EMPLEO Y SECTOR SERVICIOS

Se apoya la memoria en la evaluación del impacto sobre el empleo en el "Estudio de Evaluación del impacto económico del puerto de Tarifa" realizado por la Universidad de Cádiz. Nuevamente hay que decir que ese estudio no se refiere ni a Tarifa ni al Campo de Gibraltar, sino a Andalucía, cuestión que obvia la memoria, y, como ya se ha visto, el incremento de impacto calculado para 2015 es independiente de la distribución del tráfico esperado por los dos puertos de Tarifa y Algeciras ya que para un tráfico global constante, lo que suma uno de esos puertos en incremento, se detrae del otro. Así pues, la construcción del nuevo puerto de Tarifa no añadiría más impacto económico a Andalucía que el se produciría en un escenario sin él. Se vuelve a insistir en el impacto que podrían causar la llegada de cruceros (impensable por la situación geográfica de Tarifa, tan alejada de los grandes focos turísticos metropolitanos andaluces) y en las bondades de un hipotético puerto deportivo que, repetimos, no es objeto de este proyecto. En resumen, el impacto sobre el empleo va a ser el mismo que en un escenario sin construcción del nuevo puerto.



Paisaje del Estrecho desde la Muralla medieval.

6. SOBRE LA AFECCIÓN AL PAISAJE

El estudio del impacto sobre el paisaje adolece del mismo defecto que los demás estudios presentados en esta información pública: que se relativizan en su comparación con los originados con el anterior proyecto. En ningún momento se compara con la situación actual. La muralla y el castillo, que eran también elementos de defensa contra incursiones marítimas, van a quedar lejos del mar; van a quedar invisibles tanto desde el mar como desde la población en lo que era la última línea del paisaje terrestre. La degradación de ese patrimonio cultural va a ser total.

En cuanto a la mejora paisajística del nuevo puerto gracias a "la integración puerto-ciudad de la actual dársena reconvertida en puerto deportivo" hay que recordar que hasta su catalogación como Schengen en 2003, el puerto había sido siempre un espacio abierto a los ciudadanos. Ahora, una parte importante (incluyendo el famoso dique del Santo, donde los tarifeños habían pescado y paseado siempre) ha quedado cerrada a la ciudadanía. El nuevo puerto quedará cerrado también como paso fronterizo que será y la integración puerto-ciudad del futuro deportivo se reducirá a abrirlo al paso de vehículos, según la propuesta.



Arriba: Paisaje desde la Muralla medieval. Abajo: Infografía de la APBA con simulación del proyecto.

7. SOBRE LA AFECCIÓN A LA MURALLA MEDIEVAL Y AL PATRIMONIO CULTURAL



Vista desde la Muralla medieval. Abajo: frente litoral amurallado de Tarifa, donde se ubica el proyecto.

No existe en el expediente ninguna evaluación de la afección al recinto amurallado de Tarifa. Esta afección es de obligada evaluación según el requerimiento a esa Autoridad Portuaria por parte del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino. Y ello con independencia del régimen de protección que la Consejería de Cultura pudiera imponer.

La decisión de la delegada provincial de Cultura de Cádiz de no someter a autorización el proyecto no se sostiene en cuanto que la carretera de acceso, por la que tendrán que circular constantemente camiones con carga y maquinaria pesada durante las obras, se encuentra en el entorno de protección de la muralla. Además, en la memoria del proyecto se afirma que en la operación de dragado se arrancará material por medios mecánicos de gran potencia y voladuras. No existen garantías de que estas operaciones no vayan a afectar a la muralla ni al casco histórico, considerados como Bienes de Interés Cultural.

En anexo se adjunta copia del recurso de alzada interpuesto ante la Consejera de Cultura de la Junta de Andalucía por esos motivos.



8. SOBRE LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA

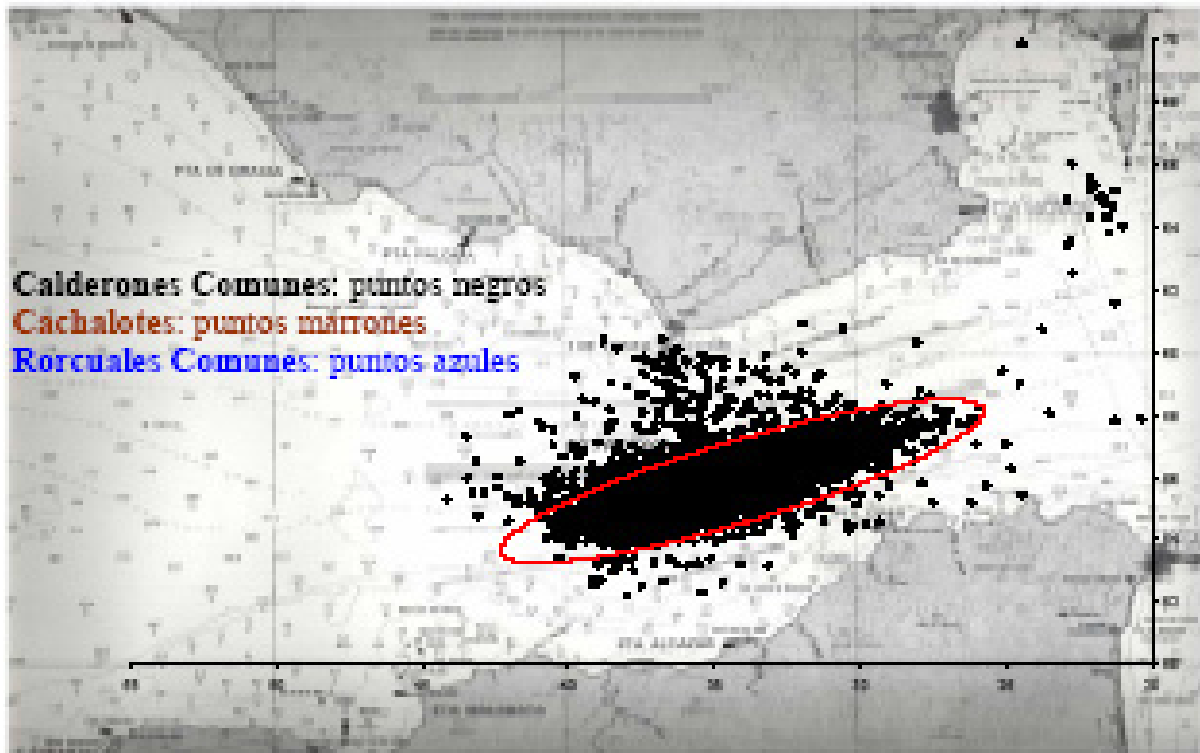
El artículo 1.3.a del RD Legislativo 1/20008 dice que *La evaluación del impacto ambiental identificará, describirá y evaluará de forma apropiada, en función de cada caso particular y de conformidad con esta Ley, los efectos directos e indirectos de un proyecto sobre el ser humano (...).*

En el Estudio de la Calidad Acústica presentado por la APBA no se tiene en cuenta en ningún momento las afecciones físicas directas a los ciudadanos. Siendo el ruido la molestia más importante derivada de la construcción y el uso del puerto, que puede incidir de forma más grave en la salud humana, el estudio acústico es deplorable, contiene muchas deficiencias y no identifica las afecciones sobre las personas.

En primer lugar, el procedimiento no se ajusta a lo preceptuado en los artículos 34 y siguientes del Decreto 326/2003, ni queda acreditado que la empresa encargada del estudio sea una ECA de la Consejería de Medio Ambiente, como así lo exige el artículo 38.1 de ese Decreto. En segundo lugar, el Estudio se limita a hacer los análisis de los niveles sonoros del tráfico en estado preoperacional en tres puntos determinados para, a continuación, hacer unas conjeturas sobre los niveles sonoros en esos mismos puntos durante la fase de construcción y el uso posterior del nuevo puerto y, finalmente, concluir que "Como puede observarse, 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". No se estiman los niveles sonoros cuantitativos durante la fase de construcción y uso del puerto, no se usan modelos de simulación, ni se contemplan las operaciones de carga y descarga ni el tráfico inducido ni el ruido asociado al uso de la maquinaria en las obras y a las voladuras. Y, sobre todo, no se tiene en cuenta a la población más cercana al puerto. En tercer lugar, en contra de lo que se dice en el EIA, los efectos de la contaminación acústica sí son acumulativos y las molestias por ruidos suponen una auténtica agresión a la intimidad familiar, a la convivencia de los ciudadanos, a la perturbación del descanso y pueden provocar trastornos, estrés, hasta llegar, en ocasiones, a la depresión. No existe, pues, en el EIA el estudio de las afecciones a los seres humanos que pide el artículo arriba citado.

9. SOBRE LA SEGURIDAD MARÍTIMA

Según el informe sobre impactos en las poblaciones de cetáceos en el Estrecho (CIRCE, anejo 10 de la Memoria), se hace necesario un informe de la Capitanía Marítima sobre la idoneidad de la línea Tarifa-Tánger Med, habida cuenta de las responsabilidades que el Real Decreto 1727/2007, por el que se establecen medidas de protección a los cetáceos, impone a aquélla. De igual modo, la propia Capitanía Marítima debería pronunciarse sobre la seguridad marítima en un escenario con esa línea, perpendicular al intenso tráfico natural Este-Oeste soportado en el Estrecho.



Zona de cría y descanso de cetáceos.

10. SOBRE LOS EFECTOS SINÉRGICOS

En el artículo 5 del Real Decreto Legislativo 1/2008 por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental, se dice que "La evaluación de impacto ambiental comprenderá la totalidad del proyecto y no sólo las evaluaciones de impacto ambiental parciales de cada fase o parte del proyecto". A este respecto, el proyecto de construcción del nuevo puerto de Tarifa se enmarca dentro de las actuaciones previstas en el Plan Director 2005 de la APBA para los años 2005-2015 y que se refieren no sólo a proyectos que tienen que ver con los diversos puertos gestionados por la APBA sino con la modificación de las estructuras viarias. En este sentido, la Evaluación Ambiental presentada por la APBA no tiene en cuenta la coincidencia con otros proyectos en la zona (puertos de La Línea, Gibraltar, Ceuta, Algeciras, Tánger Med, helipuertos de Algeciras y Tarifa y túnel del Estrecho) que pueden tener efectos sinérgicos y acumulativos sobre el Parque Natural del Estrecho, declarado Reserva Transcontinental de la Biosfera. No se entiende que no se haga una evaluación integrada cuando tampoco se hizo en la redacción del Plan Director 2005, evaluación que era obligada por la Ley 9/2006 de 28 de abril sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente. Y, desde luego, se debería enmarcar en el estudio ambiental también los impactos medioambientales de la conversión de la actual dársena en un puerto deportivo y del provocado por la carretera de acceso al nuevo puerto.

Por otra parte, sería necesario un análisis serio sobre el planeamiento urbanístico del término de Tarifa y los riesgos de alteraciones en la clasificación del suelo en este término municipal.

11. SOBRE LA ALTERNATIVA CERO

En el proyecto no se contempla la alternativa de no hacer el nuevo puerto. Con los dos grandes nodos, Algeciras y Tánger Med, configurados además como grandes intercambiadores modales, se hace innecesaria la línea Tarifa-Tánger Med. El puerto de Tarifa puede soportar la actual línea con Tánger ciudad ya que la mayoría de los usuarios preferirá el enlace Algeciras- Tánger Med por su comodidad a la hora de entrar y salir de esos puertos a través de las infraestructuras existentes en ellos (autopistas, autovías y ferrocarril). Esta alternativa es la mejor desde el punto de vista medioambiental ya que la realización de cualquier otra supondría impactos severos sobre el medio marino debido a la pérdida y destrucción de carácter permanente de la calidad ambiental en grado de irreversibilidad y de nula recuperación. Además, el interés medioambiental y de los ciudadanos es de mayor entidad frente al interés empresarial.

	Proyecto de la APBA Ampliación del Puerto de Tarifa para tráfico de pasajeros y vehículos a Tánger Med	Alternativa 0 Algeciras - Tánger Med
Distancia Algeciras- Tánger Med	20 millas (10 millas + 18 Km.)	16 millas
Tiempo viaje (sin esperas embarque, demoras, aduana, etc.)	45 min.	35 min.
Infraestructura portuaria	Por realizar	Existente
Infraestructura accesos	Por realizar	Existente
Infraestructura preembarque	Por realizar	Existente
Gastos obras	Por realizar	Realizados
Afecciones medioambientales	Graves e irreversibles Entorno protegido	Realizadas En proceso de "recuperación"
Costes medioambientales	Insostenibles, medidas correctoras permanentes	Realizados En proceso de rectificación
Afecciones sociales	Sobre calidad de vida, hábitat y recursos	Realizadas En proceso de compensación
Costes sociales	Afección sectores estructurales economía local	Realizados En proceso de reparación