

ALEGACIÓN DE UN PARTICULAR (SE PRESERVAN SUS DATOS PERSONALES)

..... con domicilio en Tarifa

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 16 de enero de 2008

Alegaciones al proyecto de ampliación del puerto de Tarifa

EXPONE:

Que habiendo sido publicado en el Boletín Oficial del Estado el anuncio fechado el 5 de diciembre de 2007 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

Las siguientes alegaciones son respuestas, tanto al estudio de impacto ambiental como al documento de síntesis que lo acompaña. Sin embargo han sido elaboradas someramente dado el escaso tiempo disponible desde que hemos tenido conocimiento de su publicación. Es por ello que simultáneamente a la presentación de estas alegaciones y habiendo tenido conocimiento de la oferta de la autoridad Portuaria de ampliar el plazo de alegaciones, por lo que solicitamos ampliación de dicho periodo para que podamos con mayor detenimiento completar las nuestras y las de otros organismos y personas que pudiesen estar interesadas.

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 diferenciador del modelo de turismo de masas de otras zonas de la costa española actualmente en crisis. Es innegable que Tarifa ha sabido rentabilizar turísticamente sus atractivos con un escaso impacto en el entorno.

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 una 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 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.

Por tanto, en lo concerniente a las obras de ampliación del puerto de Tarifa que nos ocupan, consideramos que distorsionarían por completo la visión de destino turístico y el impacto que dicho desarrollo portuario ejercería 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, dado que anteriormente el tráfico portuario era prácticamente anecdótico. El tráfico es atraído del puerto de Algeciras. Si el puerto de Tarifa no hubiera sido habilitado, el uso natural hubiera sido el de Algeciras, por tanto el crecimiento es en parte artificial. Aún así todo entra en el mismo saco, pues los dos puertos dependen de la misma autoridad portuaria.

También se justifica la construcción del puerto 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? Es mas bién una ciudad de tránsito, en lo que Tarifa no se desea convertir.

En el estudio se menciona que es necesaria la ampliación del puerto de Tarifa puesto que en Algeciras la terminal no admite ampliación alguna en su situación actual. Ampliación que sí se está produciendo en su terminal de contenedores, 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 (fue la única que se presentó) que mueve en todo el mundo lo mismo que Maersk solamente en el puerto de Algeciras. ¿A quién irá adjudicada la tercera ampliación?

En el estudio se menciona que a partir de 2010 se podría realizar la primera OPE desde las nuevas instalaciones anexas a Tánger Med I. Dichas instalaciones acortarían la distancia desde Algeciras a la mitad respecto a Algeciras-actual puerto de Tánger. Con lo que se podría reducir los tiempos a la mitad y duplicar el número de rotaciones desde Algeciras. ¿Se justifica realmente el desarrollo 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 visitante que tiene como 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.

Afirmación del estudio:

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, 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.

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 y las que cabría deducirse de las siguientes conclusiones:

"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 Tánger-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 TEU's. Más que la capacidad de todos los puertos españoles juntos. Creemos que en Algeciras se les ha quedado cara de poker, a pesar de haberlo vendido como un éxito. Podría suceder que en un futuro no muy lejano las explanadas de contenedores en Algeciras quedaran desiertas."

Es por eso que la APBA quiere hacer todo lo posible para mejorar el servicio a los contenedores, y no se

les escape el negocio, y el tránsito de pasajeros es un inconveniente para ellos, pues les obliga a tener una gran superficie (el Llano Amarillo) infrutilizada todo el año por si hay una avalancha de 4.000 vehículos como pasó estas Navidades o pasa un par de semanas en verano. Creemos que la batalla de la Apba contra Tanger-Med está perdida de aquí a 4 ó 5 años, en cuanto Tanger se desarrolle.

¿Como van a pagar aquí 1.500 ó 2.000 euros a los trabajadores, unido a la conflictividad laboral, si allí les pagarán 150 ó 200 por el doble de horas?

La apuesta sería apoyar yá el tráfico de pasajeros en Algeciras con más barcos y más superficie en lugar de hacer todo ese gasto en Tarifa, duplicando infraestructuras 20 km más lejos.

Del estudio informativo:

“

Resumen de impactos

Conclusiones de las valoraciones de impactos

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.

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 puerto, sin embargo este linda directamente con el Parque (se tocan) tanto a uno como a otro lado, sin colchon amortiguador y además de junto una zona residencial.

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.

¿No hay certidumbre en el tipo de actividades desarrolladas en las nuevas instalaciones?

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.

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.

La ampliación del puerto de Tarifa destruye completamente la imagen de postal asociada a las vistas del estrecho desde la ciudad de Tarifa.

Uno de los atractivos de Tarifa es la visión desde las murallas de Tarifa y su paseo marítimo de toda la costa del estrecho. No es comparable el impacto visual de las nuevas instalaciones, más propias de una terminal, con las actuales, que son las de un puerto pesquero, aunque se hayan acomodado, con calzador, el

atraque de ferrys.

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.

Imagen del puerto de Algeciras desde el parking Escalinata



En el estudio no se contempla más que la imagen del puerto, pero su misión no es otra que albergar barcos y estos llegan a alcanzar una altura cercana a los 18 metros.

Tengamos en cuenta que se pretende, hacer 8 atraques de ferrys y dos de Ro-ro.

Unos 10 barcos de estos:



HSC "Tanger Jet II"

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

4.5.1. Ocupación de suelos temporalmente por el desarrollo de las obras. Fase de Construcción

Las grandes obras civiles, como la Ampliación del Puerto de Tarifa, necesitan de la ubicación temporal de instalaciones auxiliares para la realización de tareas complementarias. Estas zonas aledañas a la obra sufren un intenso tráfico de vehículos que destruyen las características edáficas del suelo, además de ser un foco receptor de vertidos accidentales. Sin embargo, en este caso concreto, la ubicación y desarrollo de las infraestructuras auxiliares se realizará en los terrenos portuarios que cuentan con pavimentación de la superficie y con la presencia de servicios básicos de agua, luz, saneamientos industriales, etc.

¿Se refieren estos terrenos a los que actualmente se están urbanizando para su integración en el puerto de Tarifa? ¿O a otros nuevos? En ese caso ¿dónde?

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).

Las propias afirmaciones del estudio informativo nos sirven de alegaciones.

5.5. Biocenosis marinas y recursos pesqueros

5.5.1. Biocenosis marinas

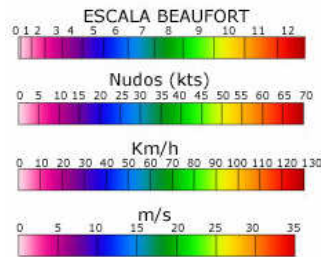
En Fase de Obras deberá aplicarse una serie de medidas y buenas prácticas organizativas con el fin de limitar posibles afecciones a la calidad del aire y del suelo/agua. Básicamente, se pueden considerar las siguientes:

“

- 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. Y hablamos del puerto de Tarifa.



5.8. 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.

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 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 Méditerranée*, 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.

Creemos que ya ha quedado expuesto que la justificación debida al aumento de tráfico no es suficiente. Para cuando el puerto de Tarifa estuviese terminado las líneas marítimas entre Algeciras y Tánger-Med estarían ya en funcionamiento, acortándose la distancia y aumentándose las rotaciones. Por otra parte el tiempo que se ahorraría desde Tarifa, supondría tener que desplazarse hasta Tarifa desde Algeciras.

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 en la última OPE de Navidad del 2007 y en Tarifa las condiciones climáticas son mucho más duras.

.....