

Playa de El Algarrobico, en el Parque Natural de Cabo de Gata-Níjar.



EN LA ACTUALIDAD, EN ESPAÑA, HAY SUELO RECALIFICADO Y COMPROMETIDO PARA CONSTRUIR CERCA DE 20 MILLONES DE VIVIENDAS.

introducción

LA CRISIS ECONÓMICA Y EL DESARROLLO MAL PLANIFICADO

Greenpeace lleva nueve años denunciando a través de este informe la situación del litoral y cómo durante estos años el escenario ha ido empeorando. Casi una década de denuncias de proyectos portuarios, de nuevas urbanizaciones y contaminación urbana e industrial en los más de 8.000 kilómetros de costa que han hipotecado el patrimonio natural y sus recursos, fuente de salud y bienestar, y de riqueza económica a través de actividades como la pesca o el turismo. El desarrollo inmobiliario ha consumido ingentes cantidades de recursos naturales insustituibles.

La mítica frase de *"España va bien"* del ex presidente del Gobierno José María Aznar verbalizaba el reflejo del modelo de desarrollo que ha imperado en la costa durante los últimos diez años. Desde 2000 se han construido cuatro millones de casas. En la actualidad, en España

hay suelo recalificado y comprometido para construir cerca de 20 millones de viviendas¹. Este suelo recalificado está esperando nuevos tiempos de bonanza económica para seguir depredando el territorio. La Federación de Promotores y Constructores estimaba en 2008 que España necesitaba algo más de 300.000 viviendas anuales, pero durante el periodo 2003-2007 se ha triplicado esta cifra.

La larga duración de esta fase alcista de ladrillo y hormigón y de bonanza inmobiliaria indujo a la población a habituarse a esta sinrazón, como si de algo normal y permanente se tratara. Los diez años de auge crearon hábitos de vida y de negocio muy arraigados que, entre otros, el Banco de España había definido como de *"economía suicida"*².

A Greenpeace y a muchos otros grupos ecologistas que denunciaron reiteradamente las tropelías que se proyectaban en la costa se les acusó entonces de pretender frenar el desarrollo y el progreso del Estado. Pero el tiempo ha demostrado que el auge puede ser permanente. La gran irresponsabilidad de los gobiernos no sólo estriba en haber negado la





En España hay tres millones de viviendas vacías.

burbuja inmobiliaria, sino en haberla seguido alimentando hasta el final con potentes desgravaciones fiscales, y ocultaciones consentidas de plusvalías, promoviendo la altísima corrupción política y forzando así el lamentable monocultivo inmobiliario de este país. Sin, además, haber promovido otras actividades o industrias alternativas (investigación y ciencia o energías renovables son algunos ejemplos).

La situación pide a gritos un cambio del actual modelo inmobiliario que, para colmo, los políticos ni siquiera parecen haberse planteado. Mientras haya alcaldes que entiendan que el desarrollo urbanístico es la única salida para su localidad, y por ello renuncien a imponer una disciplina que comprometa su futuro electoral, no se solucionará el problema. A falta de una alternativa del modelo económico que requiere profundos cambios mentales e institucionales, nos enfrentamos al trueque del modelo inmobiliario de ladrillo y cemento por el del hormigón, con la promoción abusiva de infraestructuras, como los grandes puertos industriales o las autovías.

La paralización de muchos avances en materia de gestión costera, como el archivo y el olvido por parte del Ministerio de Medio Ambiente de la Estrategia de Sostenibilidad de la Costa o la paralización de procesos de expropiación de edificaciones ilegales como el hotel de El Algarrobo (Almería) o las torres gemelas del Grupo Ballester en Benidorm, demuestran la lamentable política de gestión ante la crisis. Una actitud que intenta obviar la normativa ambiental y relegar el medio ambiente a una segunda división de los problemas estatales. Hoy en día es muy preocupante que se siga depredando el territorio y se acose, como se denuncia en este informe, al poco territorio virgen que queda en el litoral.

En 2008 las ventas de pisos en las zonas costeras descendieron un 30%. La crisis se ha cebado especialmente con el Mediterráneo; en Cataluña las ventas han caído un 50%; en la Comunidad Valenciana, un 41,1%; en Murcia, el 39,8% y en Baleares, un 29,4%³. Todo ello en un país con tres millones de viviendas vacías, a las que se les suman cientos de miles de viviendas ilegales y con una precariedad generalizada de recursos, en



particular del agua dulce, que hacen inviables la mayor parte de los desarrollos previstos, como se están encargando de recordar los tribunales de Justicia.

CORRUPCIÓN A TODA COSTA

Según el Tribunal de Cuentas, una tercera parte de la financiación de los partidos políticos es ilegal y procede principalmente de la especulación urbanística. Si antes el Estado controlaba a las empresas, ahora hay empresas y empresarios que controlan y utilizan al Estado en beneficio propio. Esta especulación va pareja a una corrupción urbanística generalizada que implica a todas las fuerzas políticas del país, sin distinguir colores ni ideologías políticas.

Greenpeace ha detectado 478 casos de corrupción urbanística durante 2009. La Comunidad Valenciana ocupa el primer puesto en número de casos detectados, con 169, seguida de las Islas Baleares (79) y Andalucía (114). En todo el Estado español, de las 625 personas imputadas, 289 son cargos públicos desde alcaldes hasta arquitectos municipales.

izquierda_ Los principales humedales están muy alterados por la acción del hombre.

centro_ Las grúas se han convertido en un elemento más del paisaje.

derecha_ Greenpeace ha detectado 478 casos de corrupción urbanística durante 2009.

Tabla 1 – Número de casos e imputados¹ por corrupción en España.

CCAA	Nº casos	Imputados	% Cargos públicos
Comunidad Valenciana	169	32	72
Andalucía	114	332	18
Islas Baleares	79	25	72
Islas Canarias	52	95	55
Galicia	29	41	88
Cantabria	13	19	63
Región de Murcia	13	69	42
Cataluña	4	5	100
Asturias	3	3	67
Euskadi	2	4	25
Total	478	625	

La solución para frenar las elevadas tasas de corrupción urbanística se posterga y delega en las fiscalías anticorrupción. La delincuencia urbanística requiere una respuesta institucional coordinada. Las medidas se deben tomar mucho antes de que llegue a manos de los tribunales, eliminando todas las figuras legales de las comunidades autónomas que favorecen la especulación y la corrupción. Como los ayuntamientos tienen una gran cantidad de gastos, en lugar de recaudar impuestos directos, han ideado una forma imaginativa de recaudar impuestos indirectos: la potestad de decidir qué suelo es urbanizable y cuál no.

NOTAS

¹El número podría ser mayor ya que está pendiente la imputación de varias personas.

Greenpeace lleva tiempo reclamando que se desarrollen nuevos modelos de control público antes de llegar a los tribunales. Las leyes urbanísticas deben de ser revisadas para limitar el crecimiento a un ritmo sostenible que garantice y establezca un desarrollo coherente.

UN GIGANTE CON PIES DE ARENA, EL TURISMO DE SOL Y PLAYA

La crisis económica amenaza la principal fuente de riqueza nacional al caer un 7% el PIB turístico en los tres primeros meses de 2009, según el balance empresarial efectuado por Exceltur. El sector más afectado fue el turismo extranjero, que disminuyó hasta un 13%, junto con los ingresos derivados de este mercado, que cayeron un 13,3%⁴.

El turismo ha sido la batuta que ha liderado el desordenado planeamiento del uso turístico del suelo⁵. La continua y manifiesta vulneración de la legislación vigente en materia urbanística, la concepción del turismo no como un instrumento de desarrollo, sino como un medio especulativo a corto plazo y la debilidad de la normativa en materia de protección del medio natural, han provocado que la crisis del sector inmobiliario le golpee de lleno.

Los turistas han cambiado; muchos extranjeros han optado por playas de países con economías basadas en el dólar o en cualquier otra moneda distinta al euro⁶. En verano de 2008 predominaron las estancias cortas y el gasto ha descendido en diferentes zonas turísticas hasta un 30%. Este agotamiento del turismo español requiere un plan urgente de renovación de los servicios existentes, en vez de seguir promoviendo nuevos hoteles y complejos vacacionales. No se entiende que Marina d'Or, símbolo del turismo masivo y de la destrucción del paisaje, con 1.000 empleados despedidos en el último año, siga promoviendo hasta tres nuevos complejos en la costa de Oropesa.

LAS REBAJAS A LA LEY DE COSTAS

En 1988 se dio, con la entrada en vigor el 28 de julio de la Ley 22/1998, de Costas, un paso vital para la conservación de los recursos naturales del litoral. Esta Ley pretendía ser un freno importante en el proceso de degradación en que se encontraba la costa.

La Ley declara público todo el terreno de playa y hasta donde llega la influencia del mar, en los mayores temporales conocidos. En teoría, daba un plazo de cinco años para completar el deslinde, es decir, la delimitación del dominio público marítimo-terrestre en la costa española. Pero los diversos ejecutivos han hecho caso omiso de la norma, y han aplicado este deslinde muy lentamente. En la anterior legislatura del Ministerio de Medio Ambiente fue cuando se aceleró el proceso de deslinde, para delimitar el uso público de un terreno que es de todos.

Esta norma, amparada por la Constitución Española, está amenazada por la falta de liderazgo en materia de protección de costa de la Administración General del Estado y por conflictos políticos con las comunidades autónomas. Dentro de las rebajas a las que se ha sometido la Ley de Costas en el último año se incluye la reforma emprendida de la Ley a través de la Ley General de Navegación Marítima del Ministerio de Fomento. El Ministerio de Medio Ambiente introdujo una enmienda en la Ley de Navegación para permitir vender y comprar casas construidas en dominio público y que, hasta





© GREENPEACE / Pedro Armestre

En muchos casos, como en Matalascañas (Huelva), las infraestructuras han invadido las dunas y las playas.



© GREENPEACE / Pedro Armestre

La construcción de puertos industriales incrementa la probabilidad de mareas negras en la costa.

ahora, por ser casas afectadas por esta normativa, con concesiones de propiedad de hasta 60 años, no podían cambiar de dueño. Esta reforma no fue consultada a los grupos de interés en materia medio ambiental, como son las ONG. Es un hecho sin precedentes que vulnera el artículo 4, sobre el acceso a la información de medio ambiente, del Convenio de Aarhus.

Son también varios los ejemplos en las comunidades autónomas de los “mordiscos” a la Ley de Costas. La Xunta de Galicia ha tramitado una norma, que actualmente está recurrida en el Tribunal Constitucional por el Gobierno central, que pretende legalizar miles de viviendas en primera línea de playa. La norma fue una de las últimas iniciativas del ex presidente socialista Emilio Pérez Touriño⁷. El Parlamento de Canarias también ha sacado adelante una norma para salvar las viviendas en la costa, otorgándoles el calificativo de “valor etnográfico”, cuya interpretación puede ser muy amplia. Esta norma, al contrario que la ley gallega, no ha sido recurrida por el Gobierno.

La defensa de la costa tiene que ser incondicional por parte de las administraciones implicadas, sin rebajas ni excusas. La compra de terrenos y la demolición de edificaciones ilegales debe continuar y, si se aplica la ley con el mismo rasero, no tiene ningún sentido derribar chiringuitos ilegales en playas urbanas si se sigue manteniendo un hotel ilegal de 21 plantas en la playa de El Algarrobico, asentado en pleno Parque Natural de Cabo de Gata-Níjar. Y como El Algarrobico hay muchos otros ejemplos.

LA ESTRATEGIA DE SOSTENIBILIDAD DE LA COSTA

La ocupación urbana de la costa desde hace varias décadas ha provocado el desbordamiento de su capacidad de carga, el declive de ciertos modelos de su uso, y la paulatina degradación de sus valores naturales.

A todo lo anterior hay que añadir el desafío derivado del cambio climático, que en pocas décadas reducirá sustancialmente la anchura de la mayor parte de nuestras playas. El Ministerio de Medio Ambiente expresaba en 2007⁸ que esta situación tan delicada era un reto para todos. La Estrategia de Sostenibilidad de la Costa se planteaba cuatro retos para abordar los problemas del litoral: frenar la ocupación masiva de la franja costera, recuperar la funcionalidad física y natural del litoral, mitigar los efectos del cambio climático y cambiar el modelo de gestión de la costa. Para ello se reclamaba la participación activa de las comunidades autónomas, entidades locales y organizaciones sociales, entre otros. Hoy, Greenpeace denuncia que esta Estrategia está paralizada.

LA MONEDA DE CAMBIO: LA PROMOCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS

La medida estrella para solventar la crisis económica es el impulso del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes 2005-2020 (PEIT)⁹, con la confianza de que la ecuación *más obras = más actividad económica = más empleo* contribuya a paliar la situación del mercado de trabajo. Si esta premisa errónea no cambia, en los próximos años veremos más inauguraciones de nuevas autovías y puertos industriales. La actividad económica y el empleo que generan las obras únicamente se sostienen a corto plazo. Por otro lado, si entramos en una fase larga de recesión/ crisis, la demanda de transporte de viajeros y mercancías puede sufrir una ralentización de las tasas de crecimiento.

Pero es sorprendente cómo todos los puertos industriales que planean una ampliación esgrimen los mismos argumentos de *“convertirse en el mayor puerto de mercancías de España”*. El aumento de la competitividad en el mercado del transporte marítimo es argumento esgrimido por los puertos de Pasaia (Guipuzkoa), Avilés (Asturias), Langosteira (A Coruña), Algeciras (Cádiz), Ceuta y Melilla, entre otros, que han promovido proyectos de ampliación.

La combinación de ambos lados del mercado (más ofertas de infraestructuras y menos demanda de transporte) puede llevar a tener durante bastantes años unos “estupendos” macropuertos industriales con escaso tráfico, con las consecuencias que tiene esto en el presupuesto público y en el alto coste medioambiental de estas infraestructuras.

SUSPENSO EN LA PROTECCIÓN FRENTE A LA CONTAMINACIÓN, UNA ASIGNATURA PENDIENTE

Existen grandes fuentes de contaminación que ponen en riesgo constante nuestro litoral y sus espacios protegidos. Los vertidos industriales y urbanos, los derrames de petróleo y el exceso de fertilizantes y plaguicidas de la agricultura industrializada son grandes amenazas para la protección de los ecosistemas marinos.

El crecimiento urbanístico de las últimas décadas no ha ido acompañado del desarrollo de las instalaciones necesarias para apantallar, al menos en cierta medida, los impactos ambientales derivados del incremento de la población. Un ejemplo muy claro es el de la depuración de aguas residuales. España no se ha adaptado a las exigencias europeas que requerían que las localidades con vertidos de 2.000 habitantes equivalentes¹¹ depuren sus aguas. Por esta razón, el pasado mes de noviembre la Comisión Europea expedientó a España al constatar que más de 400 localidades no disponían de un sistema



arriba_ La Comisión Europea ha detectado más de 400 localidades que no disponen de sistema de tratamiento de agua.

abajo_ El tráfico de buques es el responsable del 37% de la contaminación por hidrocarburos en el mar.

NOTAS

¹¹ Habitante equivalente (h-e): es una unidad de medición de la contaminación orgánica biodegradable que representa la carga media de dicha contaminación producida por persona al día. En la directiva se especifica que es de 60 gramos de DBO 5 (demanda bioquímica de oxígeno de cinco días) por día. Por ejemplo, en el caso de un municipio de 2.000 h-e equivaldría a una población real de entre 700 y 1.000 personas.



izquierda_ Estado de la playa de Punta de San García en Algeciras (Cádiz) meses después del varamiento del buque Sierra Nava.

derecha_ Contaminación causada por el vertido del Buque frigorífico Sierra Nava varado en la Playa Getares (Algeciras).

de tratamiento de aguas residuales conforme a la normativa comunitaria¹⁰. Estas aguas, con todo su poder contaminante, se vierten directamente al mar, a las rías, a los humedales, incluso dentro de espacios protegidos.

El tráfico marítimo es otra fuente de contaminación, que se agravará con la construcción de nuevos puertos y ampliaciones. La competencia existente entre los diferentes puertos que podría derivar en una laxitud de las normas exigibles a los buques, para así captar el mayor número de tráfico posible y, en consecuencia, incrementar la contaminación.

Para el Gobierno español la protección frente a la contaminación de los espacios naturales y de la salud sigue siendo una asignatura pendiente puesto que no aborda de forma decidida la eliminación de las sustancias peligrosas que priorizan los principales convenios internacionales y directivas europeas.

UN CAMBIO EN EL OCÉANO, EL CAMBIO CLIMÁTICO

Durante la segunda parte del siglo XX el nivel del mar aumentó en el norte de la Península entre 2 y 3 milímetros al año y, pese a que también se registran aumentos, la tendencia observada en el Mediterráneo es un poco menor. Las proyecciones de subida del nivel medio del mar en España, para el horizonte del año 2050, presentan valores mínimos de 15 centímetros, en consonancia con los órdenes de magnitud señalados en el Cuarto Informe de Evaluación del Panel Intergubernamental sobre el Cambio Climático (IPCC)¹¹.

Este aumento del nivel del mar se ha constatado en las diferentes costas españolas y, de superarse el aumento mínimo previsto y cumplirse unas previsiones más que razonables que apuntan a los 50 centímetros en el nivel medio del mar para final de siglo, muchas zonas de la Península se verían afectadas. Una subida del nivel del mar de esta magnitud implicaría graves inundaciones o claros retrocesos de la línea de la costa.

Las zonas más vulnerables a la subida del nivel del mar son las playas confinadas o rigidizadas, es decir, las que han sido modificadas artificialmente con espigones, puertos deportivos o urbanizaciones.

Si se tiene en cuenta que hay que prever un retroceso de la línea de la costa de un metro por cada centímetro que aumente el nivel del mar, es fácil deducir que muchas playas de Cantabria y de Euskadi, sobre todo las playas

© GREENPEACE / Miguel Riopa

Las aves acuáticas dependen de la buena calidad de los humedales costeros para su supervivencia.



confinadas o rigidizadas, van a quedarse sin zona de arena, con las repercusiones que esto tiene a nivel ecológico, económico (en cuanto a afecciones a bienes materiales e infraestructuras o repercusiones en el sector turístico, por ejemplo) y sociales (desplazamientos de las pesquerías tradicionales).

Por lo que respecta a la variación en la dirección del flujo medio de energía del oleaje, aspecto que también contribuye al retroceso adicional de las playas, las previsiones varían en función de las características de la playa. Se prevé un mayor impacto en zonas como la Costa Brava (Cataluña), las Islas Baleares y el sur de las Islas Canarias (lugares en los que puede detectarse un retroceso de las playas de hasta 70 metros) y en menor medida (con un retroceso medio de 20 metros) en el resto.

El cambio climático va a tener efectos generalizados en las zonas bajas costeras y deltas, entre los que se pueden citar el Delta del Ebro, el del Llobregat, la Manga del Mar Menor y la costa de Doñana, así como el resto de playas del Mediterráneo.

EL IMPACTO DEL TRÁFICO MARÍTIMO EN LAS COSTAS

Tanto el tráfico marítimo como las actividades portuarias que requiere esta actividad son una fuente muy importante de contaminación ambiental que tiene grandes impactos sobre el medio marino. El vertido de hidrocarburos y otras sustancias relacionadas con su procesado provocan la contaminación de la costa y de los océanos con consecuencias sobre la fauna marina y la biodiversidad. Esta contaminación ni discrimina ni distingue qué espacios son protegidos, y sus efectos se extienden como un “mancha de aceite”.

Esta contaminación se debe a la emisión a la atmósfera y al agua de sustancias tan dañinas para el medio ambiente como metano o dióxido de carbono, que inciden sobre el cambio climático, u otras tan peligrosas para la salud humana como los PAH (hidrocarburos aromáticos policíclicos), el benceno, los compuestos organoclorados y varios metales pesados.

El tráfico de buques es una de las principales fuentes de contaminación por hidrocarburos de los océanos. Esta fuente es la responsable del 37% de la contaminación por hidrocarburos que llega al mar¹², que se calcula en 457.000 toneladas medias anuales.

España posee importantes vías mundiales de tráfico marítimo en sus costas, lo que intensifica la mayor probabilidad de vertidos. En 2008 los Dispositivos de Separación de Tráfico Marítimo de España detectaron el paso de 190.475 buques. El del Estrecho de Gibraltar es la zona de mayor tráfico marítimo de España (identificó 106.332 buques). La segunda es Fisterra, por donde pasaron 42.354 buques¹³ en 2008.

La contaminación marina por hidrocarburos desde los barcos se produce de diferentes maneras. Por un lado, existen grandes vertidos debido a los accidentes de buques que transportan fuel. Sin embargo, no hay que menospreciar los vertidos menores pero continuados de hidrocarburos que se producen por fugas, vertidos ilegales u operaciones de rutina como la limpieza de sentinas, que ocurren en alta mar.



© GREENPEACE / Mateo Pérez

El buque Sierra Nava, encallado en el Parque Natural del Estrecho.



LOS VERTIDOS DE TODOS LOS DÍAS

Las actividades vinculadas con el tráfico marítimo, como el suministro de combustible o la gestión de los residuos que se generan en los barcos, son fuentes potenciales de contaminación.

El repostaje de barcos, o bunkering es una maniobra muy arriesgada porque provoca vertidos de hidrocarburos al mar con mucha frecuencia. Generalmente, se realiza con gabarras de pequeño tamaño que cargan menos de 2.000 toneladas. Sin embargo, en Gibraltar se realiza incluso con buques o “gasolineras flotantes”, que transportan entre 80.000 y 100.000 toneladas. Esta práctica implica mayores probabilidades de contaminación, puesto que el número de trasvases necesarios es mayor y los buques cargados de combustible se encuentran fondeados expuestos a los envites de los temporales de la Bahía de Algeciras. La zona donde se encuentran las “gasolineras flotantes” es un espacio protegido, el LIC Estrecho Oriental y, sin embargo, es donde se localizan las peores prácticas de bunkering de Europa.

Otro foco de contaminación es debido a los residuos que se producen en los buques. La gestión de estos residuos está regulada por el Convenio Internacional MARPOL 73/78 de la Organización Marítima Internacional. Este Convenio requiere que los puertos tengan instalaciones de recepción de estos residuos (aguas de sentinas, aguas residuales, aceites, etc.), con el fin de que reciban el tratamiento adecuado. Sin embargo, muchos buques, para evitar pagar las tasas, prefieren deshacerse de estos residuos en alta mar.

El Convenio MARPOL establece unos valores guía para estimar los residuos que se tendrían que generar en cada puerto, en función del tráfico que recibe. Si queremos tener una aproximación de la cantidad de residuos cuyo destino es desconocido porque nunca llegan a las instalaciones de recepción de los puertos, y que probablemente son vertidas al mar, sólo hay que restarle la cantidad real de residuos que recibe el puerto.

Según estos valores guía, en 2005 los puertos españoles deberían haber recogido 3,5 millones de toneladas. La cantidad recogida aproximada fue del 25%, lo que deja en destino desconocido cerca de 2,62 millones de residuos oleosos¹⁴. Es necesario un esfuerzo por parte de los puertos españoles para facilitar la recogida de estos residuos y adaptar las exigencias de las directivas europeas.

De hecho, en diciembre de 2008, el Tribunal de Justicia Europeo condenó a España por incumplir la directiva 2000/59/CE, que obliga a la elaboración, aprobación y aplicación de planes de recepción y manipulación de desechos en todos los puertos españoles en 2002, lo que todavía no había terminado en 2008¹⁵.

GRANDES EPISODIOS DE CONTAMINACIÓN

El episodio de contaminación más relevante en España ha sido el del *Prestige*, que se hundió después de ser alejado de la costa y provocó el vertido de más de 60.000 toneladas de fuel pesado y una marea negra de grandes dimensiones que dejó atrás miles de kilómetros de costa afectados, cientos de miles de aves petroleadas y afecciones a la salud que aún hoy permanecen. A pesar de que fuera determinante la orden de alejar el barco para que éste se partiera en dos y terminase convirtiéndose en una catástrofe ambiental sin precedentes en España, la juez del caso ha considerado que quien dictó la orden, el ex director general de Marina Mercante, no fue responsable. Basó la decisión en un peritaje realizado por un ingeniero naval que durante la crisis del *Prestige* fue el asesor del Ministerio de Fomento. El otro perito en el proceso y los expertos designados por las partes no compartían la opinión del ingeniero naval¹⁶.

El actual Ministro de Fomento, José Blanco, en una entrevista dijo imaginar “que cuando un técnico elaboró ese informe lo haría con criterio de imparcialidad y objetividad” y que “los ciudadanos determinaron claramente la responsabilidad política en las urnas de quien no fue capaz de gestionar bien esa crisis”¹⁷. Esta respuesta parece dejar claro que la clase política no parece dispuesta a aprender de los errores del pasado.

Mientras se mantenga un sistema judicial desvirtuado y la baja conciencia de responsabilidad de nuestros políticos, nuestras costas seguirán siendo el referente de accidentes marítimos, actuaciones rutinarias ilegales y vertidos contaminantes.

2

El hotel ilegal de El Algarrobico,
construido a 14 metros de la ribera
del mar.

© GREENPEACE / Pectio Amestres



GREENPEACE HA ANALIZADO 233 ESPACIOS PROTEGIDOS DE LA COSTA, DE LOS CUALES AL MENOS 120 ESTÁN AMENAZADOS, MÁS DE LA MITAD DE LOS ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS DEL ESTADO.

espacios naturales protegidos costero-marítimos “parques de papel”



Greenpeace presenta en esta edición del informe *Destrucción a Toda Costa* una completa radiografía de las amenazas por urbanismo, infraestructuras y contaminación, directas e indirectas a los Espacios Naturales Protegidos (ENP) de la franja costera. Para ello se han analizado 233 espacios protegidos, de los cuales al menos 120 están amenazados, más de la mitad de los ENP del Estado. En ellos existen campos de golf completamente operativos, proyectos de cientos de viviendas, industrias que vierten sus aguas residuales o proyectos de macropuertos industriales sobre hábitats y especies protegidas. Muchas de las áreas protegidas carecen de las oportunas herramientas de planificación y gestión (Plan de Ordenación de los Recursos Naturales y Plan Rector de Uso y Gestión) y de los recursos humanos y materiales pertinentes¹⁸.

Gestores y políticos presumen públicamente del número de kilómetros de costa protegidos en sus respectivas comunidades

autónomas. Puede que la declaración del espacio protegido le sirva a determinada Administración para ponerse medallas sobre su apuesta por el medio ambiente, elaborando incluso una normativa regional específica. Pero años después, cuando descubren que esa norma es incompatible con algún proyecto de la comunidad, siempre asistimos al mismo proceso: las administraciones intentan saltarse la norma que ellos mismos elaboraron.

Los casos más graves son, sin duda, la elaboración y promulgación de leyes que sirven para disminuir niveles de protección, o directamente desproteger las áreas más apetecibles para usos residenciales y la instalación de infraestructuras. Claros ejemplos son la descatalogación de las praderas marinas (sebadales) de Granadilla (Tenerife) o la retirada de la protección a una parte del ENP de Cabo Cope (Murcia) para construir una macro-ciudad de vacaciones. Ambas actuaciones están

pendientes de la decisión de la justicia. El término anglosajón *paper parks*, parques de papel, define perfectamente la situación de nuestro litoral, donde, en muchas ocasiones, la declaración de un Espacio Natural Protegido, sólo sirve para declararlo sobre un mapa, sin medidas de gestión reales que las acompañen por parte de las administraciones.

Otra forma de agresión a los Espacios Naturales Protegidos es la formación de cinturones de edificaciones que los asfixian, y anulan la existencia de imprescindibles áreas de “pre-parque” (perímetros de protección) que deben ejercer una función amortiguadora y de corredores biológicos entre entornos protegidos adyacentes. La amenaza es muy grave porque se trata de franjas de terreno que prácticamente carecen de instrumentos de protección.

La descentralización en materia normativa, de declaración, planificación y gestión de los ENP es cada vez mayor, y se traduce en una complejidad notable para el seguimiento de la situación de estos territorios en el conjunto del Estado español. Existe un amplio abanico de figuras y categorías de protección internacionales, estatales y autonómicas en nuestra costa.

Greenpeace ha analizado en el presente informe los Espacios Naturales Protegidos a los que se les pueda aplicar la definición internacional de área protegida, que hayan sido objeto de declaración legal y que estén integrados en redes de espacios naturales protegidos correspondientes.

Los Espacios Naturales Protegidos (ENP) analizados son:

1. RESERVAS DE LA BIOSFERA

En 1970 la Unesco inició el proyecto “el hombre y la biosfera”, que tenía como objetivo conciliar la mentalidad y el uso de los recursos naturales, esbozando el concepto actual de desarrollo sostenible. Para ello se seleccionarían áreas geográficas representativas de los diferentes hábitats del planeta, tanto de ecosistemas terrestres como marítimos. Esas áreas se conocen como Reservas de la Biosfera.

Aunque estas Reservas están reconocidas internacionalmente, no están protegidas por ningún tratado internacional, no llevan asociadas medidas de gestión y no cuentan con órganos de gestión propios. Supuestamente pretenden promover las relaciones armoniosas del ser humano con su entorno, aplicando el desarrollo sostenible, pero este informe muestra varios ejemplos de planes urbanísticos, procesos de contaminación e infraestructuras muy alejadas de ese pretendido equilibrio entre hombre y naturaleza.

2. ESPACIOS DE LA RED NATURA 2000 EUROPEA

Formada por las Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA; derivadas de la Directiva 79/409/CEE del Consejo, de 21 de mayo, relativa a la Conservación de las Aves Silvestres), las Zonas de Especial Conservación (ZEC) y los Lugares de Importancia Comunitaria (LIC) hasta su transformación en ZEC cuando se elaboran planes de gestión (ambas derivadas de la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo, relativa a la Conservación de los Hábitats Naturales y de la Fauna y la Flora Silvestres). Es la red de espacios protegidos más extensa de todo el Estado. No todas las comunidades autónomas están abordando el proceso de declaración de la Red Natura 2000 de la misma manera. Algunas consideran los lugares Natura 2000 como Espacios Naturales Protegidos en sus leyes autonómicas, y crean figuras específicas (Andalucía, Cantabria, Galicia), otras los consideran ENP pero no crean figuras nuevas sino que los integran en su sistema de espacios protegidos bajo figuras preexistentes (Cataluña, en el PEIN), y otras les dan un tratamiento legal diferente al de Espacio Natural Protegido (Baleares). Finalmente, algunas comunidades autónomas no han actualizado aún sus leyes básicas, ni definido categorías de forma expresa¹⁹.

La inclusión de un territorio en la Red Natura 2000 implica el compromiso de las administraciones públicas de cumplir las obligaciones derivadas de las respectivas Directivas, entre ellas (Artículo 45 de la Ley 42/2007):

- Los espacios de la Red Natura 2000 deberán contar con adecuados planes o instrumentos de gestión donde se especifiquen los objetivos de conservación y las medidas propuestas para mantener los lugares en un estado de conservación favorable.
- Los espacios de la Red Natura 2000 deberán contar con medidas reglamentarias apropiadas, administrativas o contractuales.
- Cualquier plan, programa o proyecto que afecte a dichos espacios deberá contar con una evaluación de sus repercusiones en el lugar.
- Las comunidades autónomas deberán poner en marcha mecanismos de vigilancia y seguimiento.

Sobre los espacios anexos a la Red Natura 2000, el Artículo 45 de la Directiva Hábitats es muy claro sobre las medidas de conservación de la Red:

“Cualquier plan, programa o proyecto que, sin tener relación directa con la gestión del lugar o sin ser necesario para la misma, pueda afectar de forma apreciable a los citados lugares, ya sea individualmente o en combinación con otros planes o proyectos, se someterá a una adecuada evaluación de sus repercusiones en el lugar, que se realizará de acuerdo con las normas que sean de aplicación, de acuerdo con lo establecido en la legislación básica estatal y en las normas adicionales de protección dictadas por las Comunidades autónomas, teniendo en cuenta los objetivos de conservación de dicho lugar”.

3. HUMEDALES DE IMPORTANCIA INTERNACIONAL, RAMSAR

La Convención Relativa a los Humedales de Importancia Internacional especialmente como Hábitat de Aves Acuáticas, conocida en forma abreviada como Convenio de Ramsar, fue firmada en la ciudad de Ramsar (Irán) el 2 de febrero de 1971 y entró en vigor en 1975. Su principal objetivo es *“la conservación y el uso racional de los humedales mediante acciones locales, regionales y nacionales y gracias a la cooperación internacional, como contribución al logro de un desarrollo sostenible en todo el mundo”.* Por sí mismos, los humedales no llevan parejos medidas de gestión, pero sí se protegen bajo la Directiva Marco de Aguas, que es la norma legal europea para proteger y unificar todas las actuaciones en materia de gestión de aguas en la Unión Europea.

Con arreglo a la Directiva Marco de Aguas, serán zonas protegidas los humedales de importancia internacional incluidos en la Lista del Convenio de Ramsar, así como las zonas húmedas incluidas en el Inventario Nacional de Zonas Húmedas de acuerdo con el Real Decreto 435/2004, de 12 de marzo, por el que se regula el Inventario nacional de zonas húmedas.

Esta protección implica objetivos medioambientales muy claros y el Estado debe aplicar todas las medidas necesarias para prevenir el deterioro de todas las masas de aguas.

4. ESPACIOS PROTEGIDOS POR LA LEY 42/2007, DE 13 DE DICIEMBRE, DEL PATRIMONIO NATURAL Y DE LA BIODIVERSIDAD

Engloba las diferentes categorías legales de protección utilizadas en las diversas legislaciones autonómicas y que, basadas en la clasificación establecida en el Artículo 29 de la Ley 42/2007, incluyen diversas categorías como los Parques Naturales, Reservas Naturales, Monumentos Naturales o Paisajes Protegidos con el objetivo de permitir el análisis global de las amenazas sobre el conjunto de Espacios Naturales Protegidos (ENP) del Estado.

Esta Ley sanciona administrativamente y sin perjuicio de lo que disponga al respecto las legislaciones autonómicas de protección de la naturaleza, desde la utilización de productos químicos, la realización de vertidos o derrame de residuos que alteren las condiciones de los ecosistemas, hasta la destrucción o deterioro significativo de los componentes de los hábitats prioritarios de interés comunitario por destrucción directa a manos del hormigón y el ladrillo. Las multas económicas pueden llegar hasta los dos millones de euros.



arriba_ Las dunas costeras albergan numerosos endemismos vegetales.

abajo_ El delta del Ebro es el mayor sistema deltaico del país.