

CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDAS DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS Y COSTAS

La **Asociación Greenpeace España**, inscrita con el número nacional 54.070 el 30 de abril de 1984 y con domicilio, a efecto de notificaciones en C/ San Bernardo, 107, 1º - 28015 Madrid,

EXPONE

Que, en relación con el “ANTEPROYECTO DEL FRENTE MARÍTIMO TERRESTRE DEL PUERTO DE CASTRO URDIALES Y ORDENACIÓN DE LA DÁRSENA” y su “INFORME DE IMPACTO AMBIENTAL”, presentado por el Servicio de Puertos de la Dirección Regional de Puertos y Costas integrada en la Consejería de Obras Públicas y Vivienda del Gobierno de Cantabria, respecto del cual la autoridad ambiental competente ha de emitir el preceptivo informe ambiental, viene a presentar las siguientes

ALEGACIONES

PRIMERA.- SOBRE LA NECESIDAD Y LOS BENEFICIOS DE REALIZAR UNA EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

El propósito de una evaluación de impacto ambiental es asegurar que los recursos naturales, los aspectos socioeconómicos y culturales involucrados, aun indirectamente, puedan ser reconocidos antes del inicio de una obra o acción para protegerlos con una buena planificación y tomando las decisiones adecuadas.

Una evaluación de los impactos ambientales trae beneficios a la sociedad porque la identificación de esos impactos permite utilizar las tecnologías más adecuadas para la protección de:

- Las condiciones estéticas y sanitarias del medio ambiente.
- La salud, la seguridad y el bienestar público.
- La calidad de los recursos naturales.

Una correcta Evaluación de Impacto Ambiental permite estudiar todas las alternativas tecnológicas y de localización de un proyecto para así elegir la alternativa más favorable.

Sin embargo, en el caso que aquí nos ocupa, se han incumplido todas y cada una de las premisas que acabamos de citar, ya que lo que trata la Consejería de Obras Públicas y Vivienda es manipular los datos del proyecto para que no realice de forma correcta el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, tal y como determina el Decreto 50/1991, de 29 de abril, de evaluación del impacto ambiental para Cantabria.

SEGUNDA.- SOBRE EL INCUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA CÁNTABRA REFERENTE A LA EVALUACIÓN DEL IMPACTO AMBIENTAL EN CUANTO A LA FORMA.

Lo primero que llama la atención es la confusión referente al documento de estudio que se nos presenta. El título nos indica que no se trata de un Estudio de Impacto Ambiental, sino un Informe de Impacto Ambiental, figura ésta que aparece recogida en el DECRETO 50/1991, de 29 de abril, de evaluación del impacto ambiental para Cantabria, definida en su artículo 4 y cuyo contenido queda expresamente reflejado en la Sección Segunda, artículo 15 y que se cita a continuación para una mejor comprensión de esta alegación.

Contenido del Informe de Impacto Ambiental: 1) Descripción sucinta del proyecto o actividad y de sus principales parámetros, entre los cuales se indicarán al menos: finalidad del proyecto, presupuesto y cronograma de los trabajos, características y localización, duración prevista de la fase de instalación y de funcionamiento, soluciones alternativas estudiadas con indicación de las principales razones que motivaron la elección de una de ellas; y 2) Descripción de los efectos, como mínimo, sobre los siguientes aspectos: recursos naturales que emplea o consume, liberación de sustancias, energía o ruido en el medio, hábitats y elementos

naturales singulares, especies amenazadas de la flora y la fauna, equilibrios ecológicos y paisaje.

Un rápido vistazo al índice del Informe de Impacto Ambiental, nos permite constatar que el contenido del mismo no se ajusta a lo que exige el DECRETO 50/1991, de 29 de abril, de evaluación del impacto ambiental para Cantabria. Las principales secciones del documentos objeto de las alegaciones de Greenpeace son: 1) Introducción, 2) Equipo redactor, 3) Análisis del Proyecto, 4) Análisis del Medio, 5) Hipótesis de Impactos, 6) Valoración de los Impactos y 7) Propuesta de Medidas de Protección y Mejora Ambiental.

Se ajusta, por tanto, mucho más a la definición que se hace en el DECRETO 50/1991, de 29 de abril, de evaluación del impacto ambiental para Cantabria de lo que es un ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL, que debe contener los siguientes datos: 1) Descripción del Proyecto y sus acciones, 2) Examen de las alternativas técnicamente viables y justificación de la solución adoptada, 3) Inventario ambiental y descripción de las interacciones ecológicas o ambientales claves, 4) Identificación y Valoración de impactos, tanto en la solución propuesta como en sus alternativas, 5) Establecimiento de medidas protectoras y correctoras y 6) Programa de vigilancia ambiental.

En una sencilla comparación:

Informe de Impacto Ambiental del ANTEPROYECTO DEL FRENTE MARÍTIMO TERRESTRE DEL PUERTO DE CASTRO URDIALES Y ORDENACIÓN DE LA DÁRSENA	Evaluación de Impacto Ambiental. Artículo 8, Sección Primera, DECRETO 50/1991, de 29 de abril , de evaluación del impacto ambiental para Cantabria
1) Introducción	
2) Equipo redactor	
3) Análisis del Proyecto	1) Descripción del Proyecto y sus acciones
4) Análisis del Medio	2) Examen de las alternativas técnicamente viables y justificación de la solución adoptada 3) Inventario ambiental y descripción de las interacciones ecológicas o ambientales claves
5) Hipótesis de Impactos	4) Identificación y Valoración de impactos, tanto en la solución propuesta como en sus alternativas
6) Valoración de los Impactos	
7) Propuesta de Medidas de Protección y Mejora Ambiental.	5) Establecimiento de medidas protectoras y correctoras
	6) Programa de vigilancia ambiental.

La correspondencia entre las dos columnas es clara, y no deja lugar a la duda sobre que lo que se ha presentado ha sido un Estudio de Impacto Ambiental.

La confirmación definitiva viene dada al establecer una comparación entre el contenido del Informe de Impacto Ambiental presentado y lo que establece la normativa cántabra:

<p align="center">Informe de Impacto Ambiental del ANTEPROYECTO DEL FRENTE MARÍTIMO TERRESTRE DEL PUERTO DE CASTRO URDIALES Y ORDENACIÓN DE LA DÁRSENA</p>	<p align="center">Informe de Impacto Ambiental. Artículo 15, Sección Segunda, DECRETO 50/1991, de 29 de abril, de evaluación del impacto ambiental para Cantabria</p>
1) Introducción	<p>1) Descripción sucinta del proyecto o actividad y de sus principales parámetros, entre los cuales se indicarán al menos: finalidad del proyecto, presupuesto y cronograma de los trabajos, características y localización, duración prevista de la fase de instalación y de funcionamiento, soluciones alternativas estudiadas con indicación de las principales razones que motivaron la elección de una de ellas.</p>
2) Equipo redactor	
3) Análisis del Proyecto	
4) Análisis del Medio	
5) Hipótesis de Impactos	<p>2) Descripción de los efectos, como mínimo, sobre los siguientes aspectos: recursos naturales que emplea o consume, liberación de sustancias, energía o ruido en el medio, hábitats y elementos naturales singulares, especies amenazadas de la flora y la fauna, equilibrios ecológicos y paisaje.</p>
6) Valoración de los Impactos	
7) Propuesta de Medidas de Protección y Mejora Ambiental.	

Por tanto, nos encontramos ante la primera grave incorrección. Y la denominamos grave, porque el proceso de evaluación del impacto ambiental es uno de los pocos procesos llevados a cabo por la administración en los que los ciudadanos tienen derecho a participar. Esto exige un cumplimiento estricto de la normativa y una claridad y transparencias fuera de toda duda en todos y cada uno de los pasos que se dan a lo largo del procedimiento, para facilitar la participación, y éste debe ser el objetivo de toda administración, la participación, la comprensión del proyecto, y fomentar el respeto y cuidado del medio ambiente.

Sin embargo, el Gobierno de Cantabria, a través del Servicio de Puertos, de la Dirección Regional de Puertos y Costas y de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, presenta para su exposición pública un documento al que accederán todos los ciudadanos que así lo deseen, y que será el único que podrán consultar para conocer el proyecto y sus impactos, que no se ajusta ni en uno solo de sus puntos a lo que define la normativa cántabra de Evaluación de Impacto Ambiental.

Greenpeace considera este hecho como muy grave y solicita la retira del Informe de Impacto Ambiental y la elaboración de uno nuevo que se ajuste a lo estipulado por el DECRETO 50/1991, de 29 de abril, de evaluación del impacto ambiental para Cantabria .

TERCERA.- RESPECTO A LA INDEFENSIÓN CREADA POR EL INCUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA CÁNTABRA REFERENTE A LA EVALUACIÓN DEL IMPACTO AMBIENTAL.

El problema que se plantea ahora es decidir si las alegaciones que presenta Greenpeace deben hacerse al Informe de Impacto Ambiental, título del documento que se examina, o al Estudio de Impacto Ambiental, que es a lo que corresponde el contenido del escrito denominado INFORME DE IMPACTO AMBIENTAL DEL ANTEPROYECTO DEL FRENTE MARÍTIMO TERRESTRE DEL PUERTO DE CASTRO URDIALES Y ORDENACIÓN DE LA DÁRSENA.

Cabe ahora preguntarse el porqué de esta conducta. ¿Qué motivos ha llevado a los promotores, la Consejería del Obras Públicas y Vivienda a cometer este incumplimiento?. Asumiendo que no es el primer proyecto de estas características que se presenta, el desconocimiento no puede alegarse como causa probable, y más bien, surge la idea ya apuntada de la confusión, de la falta de transparencia y de un intento de saltarse la normativa en materia ambiental.

Hemos de señalar en este punto, que los redactores del Informe de Impacto Ambiental, probablemente traicionados por su profesionalidad, y a la vista del proyecto que tienen delante, desarrollan al milímetro una Evaluación de Impacto Ambiental a la que llaman de otra forma, siempre con la idea de transmitir a los ciudadanos y a la autoridad ambiental que estamos ante un proyecto menor. Esto sin duda, es un hecho de extrema gravedad, los autores conocen su trabajo, y por ello realizan una Evaluación de Impacto Ambiental, pero no tienen escrúpulos a la hora de cambiarle el nombre y llamarle Informe de Impacto Ambiental para dar una idea falsa del proyecto que se quiere realizar.

Greenpeace ha decidido que, aunque considera este hecho de suficiente gravedad como para anular el proceso en su totalidad, continuará realizando alegaciones al texto que se propone, aunque no sepa muy bien como denominarlo.

CUARTA.- SOBRE LA FALTA DE INCLUSIÓN DE ESTE PROYECTO EN EL PLAN DE ORDENACIÓN DEL LITORAL DE CANTABRIA.

Los autores hablan de un Informe de Impacto Ambiental porque intentan inducir a la autoridad medioambiental competente que debe evaluarlo y tomar una decisión a un error, intentando desviar la atención de la realidad del proyecto, que no es otra que **nos encontramos ante un nuevo puerto deportivo**.

Esta idea, la de un nuevo puerto deportivo, que a nadie sorprende ni en Castro Urdiales, ni en Cantabria, ni en España, ya que la noticia lleva apareciendo en la prensa desde hace más de un año y cuya viabilidad ha sido defendida entre otros, por el Presidente del Gobierno de Cantabria, trata de ocultarse ahora en el documento que se presenta a exposición pública. No se explica muy bien por qué ahora se presenta como un proyecto menor, el de una simple ordenación o reordenación de una dársena. Pero, por algún motivo desconocido, ese es el objetivo que persigue el promotor del proyecto, la Consejería de Obras Públicas y Vivienda.

Considera Greenpeace que una de las causas de este anómalo comportamiento haya que buscarla en el devenir de la política costera cántabra. En la actualidad, se encuentra en fase de aprobación el Plan de Ordenación del Litoral de Cantabria (POL), que, en teoría, recoge todas las actuaciones en el frágil territorio litoral. Sin embargo, y para sorpresa de Greenpeace (que ya presentó alegaciones a este documento en su momento), **la “ordenación de la dársena” del Puerto de Castro Urdiales no figura en el POL, como tampoco lo hacen las “ordenaciones”, “reordenaciones” o nuevos puertos deportivos de Laredo, Suances y San Vicente de la Barquera**, todos ellos incluidos dentro de “ambicioso plan de puertos deportivos” que D. José María González Rueda recoge en el Anexo I (página 12) de la Memoria del “Estudio de Viabilidad de la construcción y explotación de las obras del frente marítimo terrestre del Puerto de Castro Urdiales y ordenación de la dársena”.

Al quedar excluidos estos cuatro puertos deportivos del Plan de Ordenación de Litoral de Cantabria, la credibilidad del mismo quedaría en entredicho, dado el ingente volumen de amarres que suponen y la gran cantidad de obras que llevan aparejados, que harían dudar de las intenciones de protección y conservación de la costa que tiene el Gobierno de Cantabria. Así, en una jugada maestra, se incluye el primero de los proyectos del “ambicioso plan de puertos deportivos de Cantabria” como obra menor, como una simple ordenación de una dársena, sin dar mayor importancia a los dragados, los nuevos diques, las obras...

Y por ello, se utiliza el término Informe de Impacto Ambiental y no el Estudio de Impacto Ambiental, porque entonces debería reconocerse abiertamente que estamos ante un nuevo proyecto, y lo que obligaría a explicar a los promotores del proyecto, el propio Gobierno de Cantabria, porqué se ha excluido del Plan de Ordenación del Litoral, lo que sin duda nos llevaría a destapar las auténticas intenciones del Gobierno de Cantabria respecto a su costa, que parecen estar muy alejadas de los principios que conducen al desarrollo sostenible, esto es, a la utilización de los recursos naturales sin agotarlos o destruirlos.

Ya se ha señalado anteriormente el problema que experimentan los redactores del Informe de Impacto Ambiental, que a la vista del proyecto, realizan un Estudio de Impacto Ambiental a la que llaman de otra forma para dar una idea falsa del proyecto que se quiere realizar, un nuevo puerto deportivo.

Se está por tanto, incurriendo en una suerte de prevaricación ambiental, ya que, aún a sabiendas de que no se trata de una obra menor, como alegaremos a continuación, se presenta como tal para salvar los incómodos escollos ambientales que pueden empañar la imagen del Gobierno de Cantabria.

QUINTA.- SOBRE EL INCUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA CÁNTABRA REFERENTE A LA EVALUACIÓN DEL IMPACTO AMBIENTAL EN CUANTO AL FONDO: LA OBLIGACIÓN DE REALIZAR UN ESTUDIO DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL SEGÚN EL PUNTO 8 DEL ANEXO I DEL DECRETO 50/1991.

El Anexo I del Decreto 50/1991, de 29 de abril, de Evaluación del Impacto Ambiental para Cantabria, señala en su punto octavo que **los proyectos de puertos deportivos** estarán sujetos a una Declaración de Impacto Ambiental, lo que hace obligatorio que vayan acompañados de un Estudio de Impacto Ambiental, no un Informe de Impacto Ambiental, que es lo que ahora se nos presenta.

Sin embargo, la obra se presenta dentro de un conjunto, el frente marítimo-terrestre del Puerto de Castro Urdiales, y se camufla como “ordenación de la dársena”. En los antecedentes del Informe de Impacto Ambiental (página 2) los autores del trabajo estiman que el proyecto que aquí se evalúa “no puede considerarse de nueva creación”, ya que “las obras definidas suponen una reordenación de la dársena y la instalación de muelles y pantalanes flotantes...”

A pesar de esta declaración, la simple lectura del proyecto pone de manifiesto lo contrario. Si algo queda claro, es que se trata de construir un nuevo puerto deportivo, por mucho que se evite utilizar este término. A continuación se citan unos pocos ejemplos de los muchos encontrados que verifican nuestra alegación.

Así, en la página 36 del Informe de Impacto Ambiental, en el apartado "Problemática de la zona portuaria de Castro" leemos que uno de los problemas (1.2.3) es la necesidad de

*“Ordenación del atraque-fondeo de las embarcaciones actuales y futuras mediante la construcción de una **zona o dársena deportiva...**”.*

Según avanzamos en el texto, comienzan a quedar claras las intenciones, se habla ya de una “zona deportiva”, aunque los autores no se atreven aún a usar el término “puerto deportivo”.

El siguiente punto (1.2.4) de este mismo apartado explica que también es necesario el

“Establecimiento de una zona de servicio alrededor de las embarcaciones deportivas y de recreo que contemple la instalación de locales de aparcamiento y almacenamiento de naves que inviernen en seco, así como establecimientos de suministros de elementos para las embarcaciones y navegación”.

Es decir, ya no se trata de “ordenar” una dársena para dar cabida a un número determinado de embarcaciones, ahora sabemos ya que se la “ordenación” irá acompañada de una zona de servicio para las embarcaciones deportivas, donde puedan proceder a su almacenamiento, y encontrar suministros para las mismas. Esta es una de las descripciones más exactas que existen para un puerto deportivo.

En la página 38 del Informe de Impacto Ambiental, cuando se habla de las alternativas planteadas y se especifican los condicionantes específicos del proyecto leemos:

*“Adecuación de las superficies e instalaciones de tierra y agua a las necesidades de un **puerto deportivo**”*

En la página 40 del Informe de Impacto Ambiental, en la explicación de la Alternativa 2. Prolongación del Dique de Abrigo leemos:

*“Uno de los aspectos del diseño propuesto en el proyecto del 2000 que más contestación social ha tenido es la longitud y cota de coronación de la tercera alineación del **PUERTO DEPORTIVO** diseñado”.*

*“... en dicha reunión se sugirió la posibilidad de prolongar unos 200 m el actual dique de abrigo exterior eliminando el cierre Norte del **PUERTO DEPORTIVO**...”*

En la página 42 del Informe de Impacto Ambiental, en la explicación de la Alternativa 4. Variante Proyecto Consejería leemos:

*“Tal y como se ha comentado, la longitud y la ubicación de la tercera alineación del **Puerto diseñado**...”*

En la página 21 de la Memoria del Estudio de Viabilidad de la Construcción y Explotación de las obras de Frente Marítimo Terrestre del Puerto de Castro Urdiales y Ordenación de la Dársena puede leerse:

“(..) garantiza que pueda darse al colectivo vasco una cómoda respuesta a sus demandas de atraque que, en los últimos años, tanto se ha venido incrementando y que, **al construirse un nuevo puerto deportivo que se proyecta...**”

Por último, y sin ánimo de aburrir, en la página 26 del Anexo III de la Memoria del Estudio de Viabilidad encontramos el:

*“Balance Anual en los años 1 a 40 en los que se otorga la concesión de construcción y explotación del **nuevo puerto deportivo de Castro Urdiales**”*

Sin duda, es innecesario comentar estas últimas afirmaciones extraídas del propio texto del Informe de Impacto Ambiental y de la Memoria del Estudio de Viabilidad, que vienen a confirmar lo que era evidente, que estamos ante el proyecto de un nuevo puerto deportivo, y que la promotora intenta ocultarlo.

Greenpeace considera este hecho de extrema gravedad y solicita la retirada del proyecto debido a las ilegalidades en las que incurre.

SEXTA.- SOBRE EL INCUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA CÁNTABRA REFERENTE A LA EVALUACIÓN DEL IMPACTO AMBIENTAL EN CUANTO AL FONDO: LA OBLIGACIÓN DE REALIZAR UN ESTUDIO DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL SEGÚN EL PUNTO 17 DEL ANEXO I DEL DECRETO 50/1991.

El Decreto 50/1991, de 29 de abril, de Evaluación del Impacto Ambiental en su Anexo I, apartado 17, determina que necesitarán un Estudio de Impacto Ambiental los proyectos referidos a la *“Construcción y/o ampliación de puertos de refugio, deportivos y de pesca que*

no sean de interés general, siempre que la ampliación exceda de su delimitación actual y suponga una ganancia de terrenos al mar, superior al 5% de su superficie actual....”

En los antecedentes del Informe de Impacto Ambiental (página 2) los autores del trabajo estiman que las ganancias de terreno al mar son inferiores al 5%, y que por tanto, este apartado 17 no es de aplicación en el caso que nos ocupa.

A este respecto, debemos expresar nuestra protesta por la falta de datos en las alternativas, donde no figura ni una sólo cifra que nos permita comprobar tan crucial cuestión, si se sobrepasa el 5% y por tanto debe existir una Evaluación de Impacto Ambiental. Pero nada de esto se explica.

Entrando a analizar la alternativa adoptada, el porcentaje de terrenos ganados al mar que calculan los autores es del un 3.69%. Pero, como explicaremos a continuación, este dato está falseado.

La superficie total del puerto según queda recogida en la página 55 del Informe de Impacto Ambiental de de 376.670 m², de los cuales 328.270 m² son agua y tan sólo 48.400 m² son terrenos considerados como puerto. El cálculo que efectúan para ajustarse al 3.69% es considerar que las obras que se van a realizar ahora ocuparán una superficie ganada al mar de 27.730 m² (pág. 54 del Informe de Impacto Ambiental). Esta ganancia de terrenos al mar se divide en tres zonas:

- zona 1: relleno aparcamientos – 8.020 m²
- zona 2: dársenas – 13.845 m²
- zona 3: paseo sobre el relleno del espigón de protección – 5.865 m²

Estas tres zonas suponen un 3.69% de superficie ganada al mar. Pero este cálculo solo es así, si incluimos la superficie ocupada por el agua en el puerto actual. Pero sólo debemos incluir el espacio ocupado por el líquido elemento cuando hablemos de la superficie total del puerto actual, ya que en ese 3.69% nadie ha incluido lo que ocupará el agua. Se trata, por tanto, de una clara manipulación de los datos para llegar al resultado deseado.

En la página 55 del Informe de Impacto Ambiental, se explica que **si el porcentaje de la superficie ganada ha de estimarse en base a la zona estrictamente terrestre** (como debería haberse hecho, para que las cifras pudieran compararse), **el porcentaje de nueva**

superficie ganada al mar se dispara hasta un 28,69%, que ya sobrepasa el 5% establecido en el apartado 17 del Anexo I del Decreto 50/1991.

Y eso no es todo, siguiendo con los tramposos cálculos del Informe de Impacto Ambiental, encontramos que a los 27.730 m² de las nuevas obras, no han sumado otros 19.185 m² que es la superficie que ocuparán las obras de abrigo (Zona 3) y sobre la que se ubicará el paseo marítimo. Por tanto, si hacemos los cálculos correctamente vemos que:

- zona 1: relleno aparcamientos – 8.020 m²
- zona 2: dársenas – 13.845 m²
- zona 3: espigón de protección – 19.185 m²

TOTAL: 41.050 METROS CUADRADOS

Por tanto, estamos hablando ya de 41.050 m² (a los que hemos restado los 5.865 m² del paseo marítimo), que ya no son el famoso 3.69%, sino que elevan el porcentaje de superficie ganada al mar a un 10,89% en el caso de que nos refiramos a la superficie “anfibia” del puerto y a un 84.81% de ganancia de terrenos al mar si lo comparamos con la superficie real del actual Puerto de Castro Urdiales.

Por tanto, consideramos probado que los cálculos efectuados para excluir al proyecto de la realización de un Estudio de Impacto Ambiental son fraudulentos y que el proyecto actual debe ser retirado.

SÉPTIMA.- SOBRE EL ANALISIS DEL MEDIO SOCIAL

Es una realidad constatada, y así lo atestiguan las noticias en prensa, que el nuevo puerto deportivo de Castro Urdiales ha despertado el rechazo social de, al menos, una parte de la ciudadanía de Castro Urdiales.

Sin embargo, este hecho no aparece reflejado ni en una de las 235 páginas que contiene el Informe de Impacto Ambiental. Greenpeace considera que debería quedar recogido, aunque fuera de forma breve y sucinta a lo largo del análisis del medio social que se hace en el documento (páginas 128 a 147), donde sí vienen recogidos, por ejemplo, datos como la

evolución de la población, su distribución por sexos y edades, la distribución del parque de vehículos automóviles o los monumentos de la localidad. Datos sin duda muy interesantes todos ellos, pero que poco aportan al hecho objetivo de la construcción de un nuevo puerto deportivo.

Ya que a este apartado se le denomina análisis, considera Greenpeace que sería de mucha utilidad recoger información referida a la percepción de la sociedad de Castro Urdiales frente al nuevo proyecto que se pretende hacer, máxime cuando está tan a la vista y no demanda una investigación muy exhaustiva, recoger el sentir de una parte de la población que se ha agrupado en una Plataforma ciudadana para defender la esencia del actual puerto que consideran fundamental para seguir desarrollando su existencia y conservar su calidad de vida. Tan sólo en una de las concentraciones de dicha Plataforma se reunieron 4.000 vecinos, casi el 20% de la población, para expresar su rechazo a las ilegalidades del proyecto que ahora examinamos.

Pero a pesar de no recoger estos datos, encontramos en el apartado donde se explica la justificación del proyecto (páginas 29 a 31 del Informe de Impacto Ambiental), que la obra será de gran importancia para la localidad, pudiendo leerse afirmaciones tales como:

“El casco urbano de Castro Urdiales y su Puerto están tan íntimamente unidos físicamente....”

“En el resto del contorno del puerto (verdadero centro del municipio) las edificaciones distan del cantil de los muelles entre diez y doce metros siendo el propio ayuntamiento quien está a tan escasa distancia del agua”

Sin duda, estas frases extraídas del propio Informe de Impacto Ambiental, no dejan lugar a dudas sobre la importancia de recoger el sentimiento de los ciudadanos respecto al nuevo puerto deportivo que se plantea.

Por tanto, y a pesar de que el Informe de Impacto Ambiental es presentado por la propia promotora del proyecto, que indudablemente está a favor del mismo, sería deseable, siempre por el bien del medio ambiente, que es lo que trata de juzgar este documento, un mínimo de imparcialidad, sobre todo, si tenemos en cuenta que se trata de un proyecto que cambiará de llevarse a cabo, el frente litoral de una localidad costera, y que, como queda reflejado en el

propio documento, tendrá una repercusión muy importante para la vida de los vecinos de Castro Urdiales.

Y esta apreciación no sólo la hace Greenpeace, sino que así queda recogida en el Artículo 8, Sección Primera, Capítulo Segundo del Decreto 50/1991 de Evaluación de Impacto Ambiental en Cantabria, donde puede leerse que la Evaluación de Impacto Ambiental debe comprender “la estimación de la incidencia que el proyecto, obra o actividad tiene sobre las relaciones sociales y las condiciones de sosiego público”.

Greenpeace considera, por tanto, que el Informe de Impacto Ambiental oculta o ignora el hecho establecido y públicamente conocido de la existencia de un claro rechazo a este proyecto por parte de un porcentaje significativo de la población, y que el mismo debería haber sido incluido en el documento de Informe de Impacto Ambiental, ya que éste tiene por objetivo recoger todos los impactos que puedan producir el proyecto, tanto los buenos, reiterados una y otra vez en el informe, como sobre los efectos nocivos. De otra forma es imposible que la autoridad medioambiental competente pueda tomar una decisión justa y correcta sobre el proyecto que examina.

OCTAVA.- SOBRE LA NECESIDAD DEL PROYECTO PRESENTADO Y SU JUSTIFICACIÓN.

Tanto la normativa regional, como estatal y la europea en materia de impacto ambiental exigen que el Estudio de Impacto Ambiental analice desde el punto de vista medioambiental si es necesaria la infraestructura.

En la justificación del proyecto, el Informe de Impacto Ambiental hace referencia en su página 29 a la falta de superficie para aumentar su zona de servicio, debido a la cercanía de las edificaciones urbanas. Pareciera así, que lo importante aquí es el puerto, y no el municipio de Castro Urdiales y su desarrollo urbano, que “molesta” a los redactores del informe.

Olvidan que no se trata de justificar donde ampliar una zona de servicios, sino de analizar desde el punto de vista medioambiental si es necesaria la infraestructura. Posiblemente, la

confusión derive de la disección a la que someten al puerto deportivo para tratar de justificar que no es tal, y de esta forma, tienen que hablar de una “zona de servicios” por un lado, y de la “ordenación de la dársena” por el otro, cayendo ellos mismos en su propia trampa.

Respecto a la “ordenación de la dársena”, inexplicablemente, no se da ningún tipo de justificación, se explica que en los pantalanes podrán tener amarre un mínimo de 690 embarcaciones y que éstos podrán aumentarse. ¿Quién lo demanda? Nada se explica en este apartado de justificación del proyecto. Tenemos que acudir a la Memoria del Estudio de Viabilidad de la Construcción y Explotación de las obras de Frente Marítimo Terrestre del Puerto de Castro Urdiales y Ordenación de la Dársena para encontrar algo que se parezca a una justificación. En el apartado 6.2 Demanda de atraques permanentes para embarcaciones de recreo (páginas 20 y 21) puede leerse:

“En cuanto a la construcción de una dársena deportivo-recreativa entre el Club Náutico y el contradique se pretende con ella dar respuesta a los propietarios de las embarcaciones que ahora están solamente fondeadas con boyas y muertos unitarios y, en el futuro, podrían estar perfectamente atracadas a la vez que se hará una amplísima oferta de puestos de amarre asegurándose de esta manera una plaza de la que puedan disponer inmediatamente cuantos practicantes de la civilización del ocio hayan adquirido una nueva embarcación.

La proximidad a Bilbao (...) garantiza que pueda darse al colectivo vasco una cómoda respuesta a sus demandas de atraque que, en los últimos años, tanto se ha venido incrementando y que, al construirse un nuevo puerto deportivo que se proyecta...”

Es decir, que la justificación del proyecto está ausente en el documento de Informe de Impacto Ambiental, aunque en la Memoria del Estudio de Viabilidad encontramos que pretende dar respuesta a actuales propietarios de embarcaciones. Propietarios que ni se contabilizan en número, ni por tipo de embarcaciones. Y, por otro lado, tenemos la cuestión de las embarcaciones vascas, cuyas “demandas de atraque tanto se han incrementado”, pero que tampoco se contabilizan, ni se materializan en números que puedan hacer creíble la afirmación.

Las únicas cifras que hemos localizado que puedan justificar la necesidad de nuevo puerto deportivo aparecen en la página 10 del Anexo I de la Memoria del Estudio de Viabilidad, que

estima para 2005 en base a las demandas actuales, la necesidad de 407 embarcaciones para el puerto deportivo, con un crecimiento anual del 2.0%. Muy lejos de las 690 planificadas, de las cuales, 650 son destinadas a residentes (página 14 del Anexo I de la Memoria del Estudio de Viabilidad). Sin embargo, esta incongruencia en sus propios datos no parece importar a nadie. Así queda reflejado en cuadro de la página 15 del Anexo III de la Memoria del Estudio de Viabilidad que precide que tan sólo 40 años después de su construcción, se llenará el puerto, es decir, si el puerto deportivo estuviera construido el año que viene, en 2005, no se llenaría hasta el año 2045. Y ello, suponiendo como se hace en el proyecto que todas las embarcaciones actualmente fondeadas en Islares, Oriñon y la Dársena antigua de Castro Urdiales querrán moverse hasta el nuevo puerto deportivo, lo que resulta más que dudoso.

Además, y aunque no corresponda a este epígrafe, es necesario comentar, que para conseguir atraer a los barcos, el Puerto Deportivo de Castro Urdiales planea comenzar una guerra de precios para desestabilizar a sus competidores. A pesar de lo cual, las tarifas se incrementarán en casi un 100% respecto a las actuales.

Por tanto, Greenpeace considera que no se justifica la necesidad del nuevo puerto deportivo.

Pero es en la página 13 de este mismo documento donde encontramos la justificación real al proyecto: Cantabria se sitúa en el octavo puesto en cuanto a número de puertos deportivos y amarres en las comunidades autonómicas con litoral, por delante de Euskadi y Asturias, sus vecinas. La construcción de este nuevo puerto deportivo, junto a los de Laredo (1.100 amarres), Suances (1.135 amarres) y San Vicente de la Barquera (546 + 424 amarres), situarían a Cantabria en un sexto o incluso un quinto lugar, dice el autor. Se trata por tanto de una carrera, que nada tiene que ver con el medio ambiente, y donde la justificación del proyecto o su impacto ambiental sobre la costa cántabra son despreciados y quedan en un olvidado segundo plano para los responsables del proyecto.

Greenpeace no puede más que manifestar su sorpresa ante esta situación. Se echa en falta la rigurosidad necesaria a la hora de justificar un proyecto. Serían necesarios datos que justifiquen el proyecto. Que los datos no aparezcan por ningún lado son indicio claro de la realidad: los puertos deportivos permanecen vacíos o semi-vacíos durante más de la mitad del año y su construcción o ampliación sólo beneficia a los promotores de los proyectos, sin tener en cuenta las necesidades reales y la destrucción que ocasionan.

Desde el punto de vista de esta organización, sería mucho más adecuado y correcto, y esperable por parte de un organismo autonómico, remitirse a los datos existentes que permitan determinar y justificar la necesidad real del proyecto.

Greenpeace no considera probado que las previsiones de crecimiento futuro del sector náutico deportivo justifiquen la necesidad de construir un nuevo puerto deportivo en Castro Urdiales, y mucho menos, de la magnitud que se plantea.

NOVENA.- SOBRE LAS ALTERNATIVAS PRESENTADAS AL PROYECTO.

En el Informe de Impacto Ambiental se estudian cuatro alternativas (más la alternativa 0, la situación actual) que proponen diferentes configuraciones para diques y contradiques que configuren en nuevo puerto deportivo.

Llama sin embargo la atención que la solución más sencilla, la que menos daño ambiental ocasionaría, no haya sido considerada por los promotores del proyecto, y que consiste en el mantenimiento del tradicional sistema de fondeo utilizado desde hace mucho tiempo en el Puerto de Castro Urdiales, cuya correcta reordenación permitiría disponer de un elevado número de puestos de fondeo con un coste económico y ambiental muy inferior (casi nulo) al de la obra que se propone.

DÉCIMA.- SOBRE LA CARACTERIZACIÓN DE LOS IMPACTOS AMBIENTALES

En el capítulo del Informe de Impacto Ambiental relativo a los impactos derivados de la obra se detalla el criterio de clasificación de dichos impactos según exige la ley en: compatibles, moderados, severos o críticos. También se explica en el Informe de Impacto Ambiental que los impactos positivos se han clasificado como: significativo, notable, alto y muy alto.

Bueno, en realidad esto es lo que se explica en la página 173 del Informe de Impacto Ambiental, porque en la página 179, se ofrece un segundo tipo de clasificación para los impactos positivos: poco relevante, relevante, notable o sobresaliente, según sea el grado de mejora ambiental que produzcan.

Sin embargo, cuando acudimos a la tabla de valoración de estos impactos (página 213 del Informe de Impacto Ambiental) los encontramos clasificados según un criterio diferente: nada significativo, poco significativo, significativamente notable, relevante y poco relevante.

Para no perdernos, los organizaremos en una tabla:

Clasificación de impactos según determina el Decreto 50/1991	Clasificación de impactos positivos según se describe en el Informe de Impacto Ambiental (pág 173)	Clasificación de impactos positivos según se describe en el Informe de Impacto Ambiental (página 179)	Valoración final de impactos realizada en el Informe de Impacto Ambiental (positivos y negativos)
compatible	Significativo	poco relevante	nada significativo
moderado	Notable	relevante	poco significativo
severo	Alto	notable	significativamente notable
crítico	muy alto	sobresaliente	relevante
			poco relevante

Sin duda, este galimatías de denominaciones de los impactos no ayuda en nada a comprender lo que la afección que producirán las obras. Por definición, un documento de estas características, que va a estar a disposición de los ciudadanos para su consulta y formulación de alegaciones debería ser escrupulosamente cuidadoso y claro con la terminología empleada.

Entrando ya a valorar los impactos en sí mismo, las afirmaciones que se realizan en muchos casos carecen del rigor científico que apoyan los datos de otras obras.

Así, en la ALTERACIÓN DEL AGUA DE LA ENSENADA DE CASTRO URDIALES, los autores, pertenecientes al Grupo de Ecología de la Universidad de Cantabria, estiman que durante la fase de construcción, la alteración de la calidad del agua PUEDE ser acumulativa y POSIBLEMENTE sinérgica. ¿Puede?, ¿posiblemente?. ¿Pretenden los autores que creamos que al finalizar las obras cada día desaparecerá la contaminación generada por arte

de magia y que, por tanto, no se sumará a la que se produzca al día siguiente?, ¿Quieren acaso que creamos que los efectos de esta contaminación no serán sinérgicos?.

No se entiende realmente este estudio. Cuando uno lee resultado de la valoración numérica del citado impacto, resulta que “se estima una intensidad de impacto muy alta durante la fase de construcción”, a la que se le da un valor de 8 sobre 10. Igual nota obtiene la afección durante la fase de funcionamiento “muy alta”. En el Valor de Impacto, la fase de construcción obtiene una cifra final de $-71,2$ y en la fase de funcionamiento, la cifra sube a $-86,46$ (ESCALA: $\pm 0 - 200$), a pesar de lo cual, cuando acudimos a los resultados de la caracterización de los impactos, la alteración de la calidad del agua en la ensenada de Castro Urdiales es clasificada como negativa poco significativa.

Lo mismo sucede con la afectación a las comunidades bentónicas y planctónicas, la ocupación de los fondos marinos y las interferencias con las actividades portuarias.

No se ha tenido en cuenta aquí que al aumentar el número de embarcaciones se producirá un aumento de los vertidos procedentes de las actividades náuticas. Además, puesto que la construcción del nuevo dique cierra de una manera importante la bahía, tal y como queda explicado en el texto de la Informe de Impacto Ambiental, se reducirá de manera drástica la renovación de sus aguas interiores que sin ningún género de dudas será acumulativa y sinérgica, que afectará a las comunidades bentónicas y planctónicas, así como a los fondos marinos. Este hecho se producirá a pesar de que las medidas correctoras propuestas se lleven a cabo y se cumpla la legislación vigente en esta materia.

Y en estos casos, se admite algún tipo de impacto, porque en otros, como en el caso de la afección a la Playa de Brazomar o las molestias por emisiones de ruido, gases, humos y partículas no se reconoce ningún tipo de impacto y están en el grupo de “Impacto negativo nada significativo”, a pesar de reconocer que durante la fase de construcción se producirán ruidos, emisiones de gases, humos y partículas, y que éstos durarán los dos años de las obras.

Resaltamos aquí una nueva incorrección en los datos referidos a la ocupación de los fondos marinos, que en el cuadro de valoración aparece como “Impacto nada significativo” y en la descripción que se da posteriormente se explica que hay un “Impacto poco significativo”.

Pero sin duda, la valoración que más ha llamado nuestra atención es la que se hace de la Ordenación de la Dársena, que desde un principio se plantea como positiva, despreciando una vez más, a ese sector de la población de Castro Urdiales que se ha manifestado públicamente en contra del proyecto. Para los autores de la Informe de Impacto Ambiental, la “urgencia y necesidad” de la remodelación son un factor positivo. Ha quedado ya explicado en este documento que deberían haber sido los autores quienes justificaran dichas características de urgencia y necesidad, y que esto no ha quedado acreditado en ningún momento en el texto que nos ocupa.

DÉCIMO PRIMERA.- SOBRE LA AUSENCIA DE UN PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL.

Una de las mayores carencias derivadas de la falta de un Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental, que, como se ha demostrado es necesario, tanto por los condicionantes legales que establece la normativa cántabra de evaluación del impacto ambiental, como por la obra en sí misma, es un Programa de Vigilancia Ambiental.

El Programa de Vigilancia Ambiental es complementario a las medidas compensatorias y permite constatar la evolución de los efectos en el tiempo. Esta medida es una de las más importantes si lo que se quiere es realmente ver la afección o repercusión de una obra en el medio ambiente.

DÉCIMO SEGUNDA.- SOBRE EL HECHO DE QUE LAS OBRAS PLANTEADAS EXCLUYEN SOCIALMENTE A UN SECTOR DE LA POBLACIÓN DE CASTRO URDIALES QUE TRADICIONALMENTE Y HASTA LA FECHA HA VENIDO UTILIZANDO LOS SERVICIOS DEL PUERTO

Ya ha quedado reflejado claramente en la alegación octava que el promotor del nuevo puerto deportivo no justifica su necesidad, lo que ahora aclararemos, es que la pretensión del promotor es completamente ajena a la realidad del sector náutico deportivo de Castro Urdiales.

Según se recoge en la Memoria del Estudio de Viabilidad, en el último censo de embarcaciones de Castro Urdiales (1999) se localizaron 167 embarcaciones, clasificadas en:

- Eslora de hasta 7 metros: 154
- Eslora entre 7 y 10 metros: 12
- Eslora mayor de 12 metros: 1

Por tanto, la flota deportiva de esta localidad cántabra está compuesta en su mayoría por pequeñas embarcaciones (aproximadamente el 90%) que además, permanecen en el agua tan sólo durante la época estival, concentrándose un mayor número durante los meses de julio y agosto, y siendo retiradas a tierra durante el resto del año más de la mitad de ellas en el mes de septiembre.

El coste actual de los derechos de fondeo en el Puerto de Castro Urdiales no aparece reflejado en ningún momento en el proyecto. Por citar sólo un ejemplo, diremos que para aquellas embarcaciones cuya eslora es inferior a 6 metros la cuota anual es de 132 euros. Pues bien, dada la macro obra que se plantea, y la dificultad de su amortización, las nuevas tarifas que se proponen suponen un gran incremento de esta cuota, que en caso de las embarcaciones de menos de 6 metros pasaría a situarse en 1.240 euros durante los dos primeros años, y después iría incrementándose en un 2% anual. Es decir, las tasas pasarán a ser un 94% más caras, lo que sin duda impedirá a muchos de los actuales propietarios de rentas más bajas poder asumir este escandaloso aumento.

DÉCIMO TERCERA.- SOBRE EL PROBLEMA DE LA EROSIÓN COSTERA.

Como Greenpeace ha denunciado este año en su informe “Destrucción a toda Costa 2004”, la costa de Cantabria sufre problemas de erosión costera.

El informe presentado recientemente por la Comisión Europea sobre la erosión costera, denominado “Living with coastal erosion in Europe: Sand and Space for Sustainability”, elaborado por el grupo de trabajo EUROSION, revela que el 20% de las costas europeas están afectadas por este mal como consecuencia de diversas actividades humanas. El factor más destacado es la construcción de infraestructuras que bloquean los sedimentos. Según el informe, Cantabria junto a Andalucía, Cataluña, la Comunidad Valenciana y las Islas Baleares son las regiones costeras más expuestas a un elevado grado de erosión.

Pero este proyecto, lejos de tomar medidas para luchar contra la erosión costera, plantea en este tramo de litoral, nuevas obras que implicarán un incremento de la alteración de la dinámica litoral y la ocupación de nuevos territorios costeros.

DÉCIMO CUARTA.- SOBRE EL PRINCIPIO DE PRECAUCIÓN.

El Principio de Precaución es un principio encaminado a reorientar las relaciones de la humanidad con la biosfera. Allí donde existan amenazas de daños graves e irreversibles, la falta de certeza científica completa sobre estos daños no debe usarse como razón para atenuar o postergar las medidas que impidan la degradación del medio ambiente y los daños a la salud, sino que por el contrario, se impone una actitud de vigilante y prudente anticipación que identifique y descarte de entrada las vías que podrían llevar a desenlaces catastróficos (aún cuando la probabilidad de éstos parezca pequeña y las vías alternativas más difíciles u onerosas).

La Unión Europea es la máxima impulsora de dicho principio, que debería aplicarse a la toma de decisiones en condiciones de ignorancia o incertidumbre.

El Principio de Precaución se aplica habitualmente al medio ambiente, tal y como queda recogido en el informe de la Agencia Europea de Medio Ambiente “Late Lessons from Early

Warnings: the Precautionary Principle 1896-2000". En dicho documento quedan recogidas algunas de las "lecciones tardías" aprendidas a partir de "alertas tempranas", entre las que podemos destacar:

- Reconocer y responder a la ignorancia, así como a la incertidumbre y el riesgo, a la hora de evaluar las tecnologías y formular las políticas públicas.
- Examinar sistemáticamente las justificaciones y supuestas ventajas, junto con los posibles riesgos.
- Tener plenamente en cuenta las hipótesis y valores de los distintos grupos sociales.
- Mantener la independencia de las autoridades reguladoras con respecto a las partes interesadas, manteniendo al mismo tiempo un enfoque integrador para la recogida de información y opiniones.

Greenpeace considera que el Principio de Precaución no ha sido tenido en cuenta a la hora de realizar el Anteproyecto del frente marítimo-terrestre del Puerto de Castro Urdiales y Ordenación de la Dársena y que esto constituye un grave error.

Por todo ello, SOLICITA:

Que se retire el "ANTEPROYECTO DEL FRENTE MARÍTIMO TERRESTRE DEL PUERTO DE CASTRO URDIALES Y ORDENACIÓN DE LA DÁRSENA" por los motivos expuestos en estas alegaciones.

Que se paralice la tramitación de dicho ANTEPROYECTO por errores graves en la tramitación, en concreto por no respetar el "*Decreto 50/1991, de 29 de abril, de Evaluación del Impacto Ambiental*", toda vez que se precisa la elaboración de un Estudio de Impacto Ambiental con su correspondiente Declaración de Impacto Ambiental.

Que se considere a Greenpeace España como PARTE INTERESADA EN EL EXPEDIENTE ADMINISTRATIVO y se nos notifique cuantas resoluciones y acuerdos se adopten en el mismo.

Madrid, 12 de Agosto de 2004