

AL MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

DIRECCIÓN GENERAL DE COSTAS

DON JUAN ANTONIO LOPEZ DE URALDE GARMENDIA, español, mayor de edad, con D.N.I. número 396.208X, en calidad de Director Ejecutivo de 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 - 28015 Madrid, ante la Dirección General de Costas comparezco y, como mejor proceda en Derecho,

EXPONE

Que, en relación con el Proyecto de Ampliación del Puerto Deportivo “Luis Campomanes” de Altea (Alicante), presentado por Marina Greenwich, respecto del cual la Dirección General de Costas a que me dirijo ha de emitir el preceptivo informe, y en relación con la Resolución de esta Dirección General, de fecha 26 de julio de 2002, por la que se acuerda dejar en suspenso la emisión del citado informe hasta que se emita la Declaración de Impacto Ambiental por el órgano competente de la Comunidad Autónoma, viene a presentar las siguientes

ALEGACIONES

PRIMERO.- SOBRE LA JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO.

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

Tal y como queda recogido en el Artículo 60 del Reglamento de Costas en sus apartados 1) “*Únicamente se podrá permitir la ocupación del dominio público marítimo-terrestre para aquellas actividades o instalaciones que, por su naturaleza, no puedan tener otra ubicación (Art. 32.1 de la Ley de Costas)*” y 3) “*En todo caso la ocupación deberá ser la mínima posible*”.

Si bien nada podemos objetar ante el apartado 1), **es la obligación que se desprende del apartado 3) la que invalida este proyecto de ampliación.**

Actualmente, y según la descripción que leemos en la “*Aeroguía del litoral de Alicante y Murcia*” publicada en 1999, el puerto deportivo Luis Campomanes “*posee unas modernas instalaciones muy bien cuidadas. En su interior cuenta con varios pantalanes y 542 puntos de amarre, todos con toma de agua y luz, siendo posible el atraque de embarcaciones de hasta 30 metros de eslora, en la dársena principal. Su calado va desde los 3 hasta los 7 metros. Entre los inmejorables servicios del puerto deportivo destacan un amplio varadero, travelift de 50 toneladas, talleres mecánicos y de pintura y astilleros, así como suministro de gasolina y gasoil*”.

No parece por tanto necesario a priori, que el puerto deportivo necesite ampliar sus instalaciones. Máxime si tenemos en cuenta que la Comunidad Valenciana ocupa el segundo lugar, sólo superada por Baleares, en número de puertos deportivos (45 puertos, lo que supone el 17.7% del total del litoral español). El segundo puerto se torna en un cuarto lugar si hablamos del número de amarres, con 15.836 puntos de amarre.

Con un simple cálculo accedemos entonces a un dato demoledor: en la Comunidad Valenciana existe un puerto deportivo cada 9.7 Km, cada uno de los cuales acoge, en promedio, 352 puntos de amarre.

Pero estas cifras no parecen ser suficientemente contundentes ni para los promotores del proyecto ni para la Generalitat Valenciana, que plantea la ampliación del puerto deportivo Luis Campomanes en más de 500 amarres, desnaturalizando aún más la frágil línea litoral de esta zona.

Según puede leerse en la Descripción del Proyecto: “*la ampliación del puerto deportivo es necesaria para ampliar la oferta de amarres en la Comunidad Valenciana que en la actualidad tiene un importante déficit frente a las demandas*”.

Ante estas afirmaciones, Greenpeace no puede más que manifestar su sorpresa **al no encontrar dato alguno que las acompañe.** Se echa en falta la rigurosidad necesaria a la hora de justificar un proyecto. Serían necesarios datos que confirmaran dicha afirmación. 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.** Por estos motivos, Greenpeace cree que este tipo de afirmaciones resultan poco verosímiles y cuando menos, subjetivas, por lo que deberían evitarse a la hora de justificar un proyecto de tal magnitud, ya que le restan credibilidad.

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 la necesidad real del proyecto.

Si a la ausencia de datos reales que arrojen luz sobre el supuesto déficit de amarres en la Comunidad Valenciana, unimos la realidad de las cifras del turismo de este año, con un sector francamente preocupado por el descenso del número de turistas y visitantes, se entiende aún menos la necesidad de esta ampliación.

Por tanto, y a la luz de la documentación estudiada, Greenpeace no puede sino concluir que la realidad socioeconómica actual no justifica este proyecto.

La situación actual es de no necesidad, y no existen previsiones fundadas de crecimiento futuro, por lo que no existe necesidad alguna de ampliar el puerto deportivo Luis Campomanes.

En este caso, parece más, que el proyecto tiene como objeto el beneficio de unos pocos intereses particulares. Concretamente, nos referimos a la empresa promotora del proyecto “Marina Greenwich, S.A.”, que apuesta por seguir destruyendo el litoral en su propio beneficio sin tener en cuenta el perjuicio que causará a otros sectores tan importantes como el turismo, la pesca y el medio ambiente.

Greenpeace cree que si se hiciera un planteamiento serio de futuro para la Comunidad Valenciana y los valencianos, donde se apostara claramente por un turismo de calidad respetuoso con el medio ambiente, se estaría garantizando el futuro de la gran variedad de actividades que se desarrollan en el litoral valenciano.

Resulta alarmante comprobar como la Conselleria de Medi Ambient le hace el juego a las empresas privadas y apoya la ampliación del puerto, que tendrá efectos en algunos casos irreversibles sobre el litoral alicantino y que no beneficia más que a unos pocos intereses privados, en lugar de apostar por el medio ambiente y un turismo de calidad que a todas luces será la mejor garantía de futuro de la Comunidad Valenciana.

Es sobradamente conocido, y existen numerosos estudios científicos que así lo determinan, que la construcción o ampliación de puertos deportivos lleva aparejada una serie de alteraciones físicas, químicas y biológicas que producen gran número de efectos permanentes, sinérgicos e irreversibles.

Por tanto, **Greenpeace concluye que la promotora Marina Greenwich, S.A. no justifica en ningún caso el interés de la ampliación proyectada.**

Por sí solo, este hecho es constitutivo de una infracción de la legislación ambiental, ya que **se incumple el deber del promotor de justificar las razones que llevan a la realización del proyecto, según queda recogido en el Artículo 2, apartado 1.b) de la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de modificación del Real Decreto legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental.**

SEGUNDO.- SOBRE LOS BIENES DE DOMINIO PÚBLICO MARITIMO-TERRESTRE Y EL DEBER DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE COSTAS DE PROTEGERLO.

Como se señala certeramente en la Consideración 2) de la Resolución de fecha 26 de julio de 2002 de la Subdirección General de Gestión del Dominio Público Marítimo Terrestre, perteneciente a la Dirección General de Costas, el Artículo 49.2 de la Ley de Costas delimita el papel de esta Dirección General ante la presentación de un proyecto que se circunscriba al dominio público marítimo-terrestre.

Dicha participación se materializa en la elaboración de un informe que determine los usos previstos y las medidas necesarias para la protección del dominio público. El artículo 49.2 añade que éste es requisito indispensable para que se entiendan como definitivamente aprobado todo proyecto que quiera desarrollarse en este territorio.

A la vista de este mandato de la Ley de Costas, no se entiende que la Dirección General de Costas no incluya en su informe las incidencias y repercusiones que la ampliación que se proyecto en el Puerto Deportivo Luis Campomanes tendrán sobre el dominio público marítimo-terrestre y todos los elementos que lo componen: elementos naturales, ecosistemas y especies animales y vegetales.

TERCERO.- SOBRE LAS CONSIDERACIONES AMBIENTALES DEL INFORME DE DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EMITIDO POR LA CONSELLERIA DE MEDI AMBIENT.

Resulta contradictorio leer los argumentos que esgrime la Conselleria de Medi Ambient cuando se refiere a la zona de Altea donde planea realizarse la ampliación del puerto deportivo.

Si bien por un lado leemos que se trata de una “zona de alto valor turístico”, leemos a continuación que nos encontramos ante un área “fuertemente antropizada”, “un paisaje alterado por numerosas edificaciones y urbanizaciones, algunas de ellas de aspecto caótico”.

Se desprende de la lectura de estos datos, que la Conselleria de Medi Ambient estima que la zona carece de cualquier valor ambiental, cuando la realidad resulta bien distinta a la vista de los datos que ofrece la bibliografía y los estudios realizados sobre la zona.

Si acudimos a los datos facilitados por el Ministerio de Medio Ambiente a través de su página web, encontramos que se califican las playas de esta zona como “semiurbanas” y no se habla ni de fuerte antropización ni de paisajes alterados. Es más, la totalidad de las playas colindantes obtienen la calificación de “Bandera Azul”.

Consultando la bibliografía sobre esta zona, encontramos que el área de costa y las montañas litorales de la Marina Alta, área donde se enclava el Puerto Deportivo Luis Campomanes, tiene una importancia excepcional debido a la elevada concentración de especies endémicas presentes en la zona.

Esta área participa de la especial riqueza de las comarcas comprendidas entre el centro y sur de Valencia y el norte de Alicante. Esta zona, marcada por la confluencia de los sistemas montañosos Bético e Ibérico, posee una elevada concentración de flora endémica, separada del resto de comarcas cercanas por la existencia de serias barreras geográficas (cañones del Turia, Júcar y Cabriel, fuertes contrastes entre montañas y mesetas hacia La Mancha, brusco cambio climático hacia el subdesierto alicantino, etc.) imposibles de superar para la mayoría de plantas silvestres.

Otra de las razones que hace a esta zona tan importante es que, hace varios millones de años, cuando el nivel de las aguas del Mediterráneo era mucho más bajo que el actual, existió una cordillera que unía el norte de Alicante con las islas más occidentales de las Baleares; actualmente el mar cubre aquellas antiguas montañas, pero muchas de las especies que la colonizaban sobreviven en Ibiza y La Marina Alta, o bien se manifiestan a través de especies diferentes pero provenientes de un antepasado común.

Siguiendo con lo datos que ofrecen los estudios realizados en la zona, conocemos que la mayoría de estos endemismos viven en los acantilados y escarpes que miran al mar, desde Les Rotes en Denia hasta el Morro de Toix entre Calpe y Altea. **La elevada utilización urbanística de esta zona en las últimas décadas, acompañada a menudo de la construcción de infraestructuras -carreteras, puertos deportivos, paseos marítimos-, ha llevado al borde de la extinción a estas especies únicas en el mundo** como la saladilla de Denia o de Les Rotes (*Limonium rigualii*), la correhuela valenciana (*Convolvulus valentinus subsp. valentinus*) o la silene de Ifac (*Silene hifacensis*), ésta última protegida por la Unión Europea.

Tras analizar estos datos, la conclusión que extrae Greenpeace, es que la zona tiene un valor excepcional, que viene siendo minado desde hace tiempo por el poco cuidado que la Comunidad Valencia ha prestado al área, permitiendo todo tipo de desmanes urbanísticos, y ahora, siguiendo con la misma política obsoleta y caduca, pretende seguir destruyendo el área.

Resulta imposible entender como desde la Conselleria de Medi Ambient se defiendan los intereses de una empresa privada, olvidándose del deber de preservar el medio ambiente para la que fue constituida.

Greenpeace espera que la Dirección General de Costas no consienta que se destruya un espacio litoral público y vital para consentir el lucro de unos pocos.

CUARTO.- SOBRE LAS PRADERAS DE POSIDONIA OCEANICA PRESENTES EN LA ZONA.

Las explicaciones dadas en el proyecto y en la Declaración de Impacto Ambiental acerca de la afección del proyecto a las praderas de *Posidonia oceanica* presentes en el área donde pretende realizarse la ampliación resultan inaceptables por incorrectas e imprecisas.

En una clara maniobra de distracción que resulta inaceptable, en la D.I.A., la Conselleria de Medi Ambient recurre a un jurista para que emita un dictamen sobre la incidencia de la protección de la pradera de posidonia en el ordenamiento jurídico español y europeo. Desde Greenpeace, sin dudar del interés del dictamen en cuestión, no entendemos qué cabida tiene un documento de esta naturaleza en una Declaración de Impacto Ambiental.

A continuación, y aún no repuestos del sobresalto, leemos que la intención de la Conselleria de Medi Ambient es requerir al promotor que transplante las matas afectadas por la ampliación del puerto deportivo. Resulta muy preocupante observar el escaso conocimiento que desde esta Conselleria se tiene de los elementos que componen el ecosistema litoral, y más concretamente del ciclo vital de la *Posidonia oceanica*.

Sin ánimo de ahondar excesivamente en la biología de esta importante fanerógama marina, auténtica joya del Mediterráneo, nos gustaría señalar algunas de las características más importantes de esta planta.

Las praderas de *Posidonia oceanica* funcionan de forma análoga a un bosque sumergido proporcionando cobijo a muchas especies marinas, generando oxígeno y preservando los fondos y costas de la erosión, al tiempo que mantiene la biodiversidad del mar, originando la creación de diferentes biotopos.

Las praderas de *Posidonia oceanica* se extienden sobre los fondos poco profundos de la plataforma continental, y su distribución es general por todo el mar Mediterráneo, encontrándose hasta un máximo de cuarenta metros de profundidad dependiendo de la luminosidad del agua. Están por tanto presentes en zonas donde se concentran gran parte de las actividades del hombre.

La posidonia es de gran importancia para el ecosistema marino debido a que sus hojas y rizomas ofrecen un hábitat adecuado para el desarrollo de gran número de especies. Las hojas de tan sólo un metro cuadrado de pradera de posidonia pueden suponer una superficie de hasta 10 a 15 metros cuadrados de sustrato para algas e invertebrados y alimento para peces, crustáceos, moluscos y erizos de mar. Se calcula que la posidonia ofrece alimento o cobijo a unas 400 especies vegetales y a varios miles de especies animales, entre ellas alevines de especies pesqueras de gran importancia comercial como el pulpo, la lubina, el sargo o los salmonetes.

Estas plantas son de una gran producción, estimándose que una sola hectárea de estas praderas produce por término medio unas 35 toneladas de materia orgánica cada año, siendo la comunidad bentónica que mantiene la mayor biomasa viva de todo el mar Mediterráneo. Existen estudios que aportan datos muy significativos sobre su importancia en la economía de los países ribereños: 400 Km² de fanerógamas pueden llegar a producir unas 2.000 Toneladas de pesca al año.

Son también importantísimas debido a su producción de oxígeno. Se estima que un solo metro cuadrado de posidonia puede llegar a producir unos 10 litros de oxígeno por día. Este oxígeno no sólo pasa al agua, sino también a la atmósfera debido a la difusión gaseosa del aire al agua.

Estas características convierten a esta planta en un auténtico pulmón para el Mediterráneo y para todas las especies animales y vegetales que los habitan.

Pero su importancia va más allá, las praderas de *Posidonia oceanica* son fundamentales en el mantenimiento de la línea de costa y la estabilidad de las playas de arena y los fondos marinos, ya que sus rizomas retienen sedimentos, sus hojas reducen el movimiento del agua y la acumulación de sus hojas muertas en la laya reduce el impacto de las olas sobre éstas. La posidonia forma también arrecifes-barrera, por desgracia cada día menos frecuentes debido a la degradación del ecosistema litoral. Estos arrecifes protegen la costa de la acción de las olas y las corrientes marinas. Dichos arrecifes avanzan mar adentro dejando tras de sí lagunas aisladas de aguas tranquilas en las que habitan otras fanerógamas como la *Cymodocea nosoda*, contribuyendo así a la diversificación de hábitats. El mejor ejemplo del papel fundamental que juega la posidonia en la protección de la costa es que en aquellas zonas en las que se ha producido una

regresión de esta especie, se ha podido observar un incremento en la erosión e inestabilidad de los fondos marinos, el enterramiento o erosión de las playas y la acumulación de sedimento alrededor de los puertos.

En la Declaración de Impacto Ambiental se nos recuerda varias veces que las praderas situadas en las inmediaciones del puerto deportivo Luis Campomanes están “degradadas actualmente”. Sin embargo, no se menciona que la ubicación del puerto deportivo que ahora pretende ampliarse es la causa principal de esta degradación y que su ampliación sería la sentencia de muerte del mayor patrimonio que alberga el Mediterráneo.

Resulta francamente curioso, que si bien no se menciona el perjuicio que ha ocasionado el puerto deportivo sobre las praderas de esta valiosa fanerógama, se introduce la idea de colocar arrecifes artificiales que impidan la pesca ilegal de arrastreros, “auténtico depredador de la posidonia” según el autor del proyecto. Una vez más, se emplean tácticas de despiste con el objetivo de desviarnos del asunto principal al que hace referencia el proyecto. Resulta inadecuado por incompleto además, ya que, si se plantean proteger la posidonia, deberían proponer otras medidas igualmente necesarias como son la lucha contra la contaminación, la regulación de actividades como el fondeo y el buceo y por supuesto, **paralizando las construcción en el litoral**, lo que incluye la ampliación de este puerto deportivo.

Tampoco se propone proteger las praderas bajo alguna de las figuras de protección existentes, lo que resulta especialmente grave si se tiene en cuenta que las citadas praderas han sido propuestas por WWF/Adena para ser incluidas en las propuestas oficiales de Lugares de Importancia Comunitaria de la Red Natura 2000 de la Unión Europea dentro del Hábitat 1120.

Por último, dejar constancia de que la idea de transplantar las matas de *Posidonia oceanica* como si de geranios en un tiesto se tratara resulta descabellado y fantasioso para cualquiera que tenga un mínimo conocimiento de esta especie. Simplemente comentaremos que jamás se ha realizado una actividad de este tipo, tan sólo se ha realizado a modo experimental con otra especie distinta de posidonia, siendo los resultados negativos que llevaron a descartar la experiencia.

QUINTO.- SOBRE LA AUSENCIA DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL.

La empresa que propone la ampliación, Marina Greenwich, S.A., no aporta con el proyecto, el obligatorio Estudio de Impacto Ambiental correspondiente al nuevo proyecto que presenta, tal y como queda recogido en la Resolución que emite la Dirección General de Costas el 26 de julio de 2002.

Este hecho supone una infracción de la normativa referente a la evaluación de los impactos ambientales. La Ley 6/2001, de 8 de mayo, de modificación del Real Decreto legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, en su Anexo I, donde quedan recogidos los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de obras que deben ser sometidos a una evaluación de impacto ambiental, recoge en el Grupo 6. Proyectos de Infraestructuras, en su apartado d) los puertos deportivos.

Por tanto, los promotores de este proyecto están incumpliendo uno de los principales preceptos que garantizan la integridad del medio ambiente.

Greenpeace considera que el Estudio presentado por la empresa Marina Greenwich, S.A. en abril de 2000 corresponde a un proyecto anterior. Dicho estudio presentaba una gran cantidad de errores y deficiencias, por lo que resulta imposible que pueda aplicarse al proyecto actual.

Por tanto, al incumplimiento de la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de modificación del Real Decreto legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, debemos sumar el incumplimiento del Artículo 42.2 de la Ley 28/1988, de Costas, que especifica claramente que todas las actividades proyectadas sobre el dominio público marítimo-terrestre que puedan producir una alteración importante del mismo, y en este caso queda meridianamente claro que así es, deberán ir acompañadas de una previa evaluación de sus efectos sobre dicho dominio público marítimo-terrestre.

Greenpeace considera que este hecho es especialmente grave y no puede entender como en su Resolución de 26 de julio de 2002, la Dirección General de Costas DEJA EN SUSPENSO el informe sobre el proyecto básico de “Ampliación del puerto deportivo Luis Campomanes en Altea (Alicante) hasta que sea emitida la Declaración de Impacto Ambiental por el órgano competente de la Comunidad Autónoma”.

¿Cómo es posible que la Dirección General de Costas, cuyo mandato único es hacer cumplir la Ley de Costas se pliegue ante una administración autonómica, cuando el informe de Declaración de Impacto Ambiental que presenta está plagado de interpretaciones parciales que dejan en un último plano el ecosistema litoral y el medio ambiente?

¿Es esta la seriedad de un Ministerio como el de Medio Ambiente, creado para defender la naturaleza y el medio ambiente?

¿Qué oscuros intereses llevan a esta Dirección General a prolongar la agonía sobre un proyecto que presenta tan crasos errores de forma y método?

Para Greenpeace un hecho queda claro: la Dirección General de Costas es la responsable de emitir una Resolución en base a los dictámenes de la Ley de Costas y en este caso, está eludiendo su responsabilidad, con lo que se está produciendo una clara dejación de funciones. ¿Cómo pueden los ciudadanos defenderse y luchar contra esta impunidad?

SEXTO.- SOBRE LA AFECCIÓN A LAS PLAYAS CERCANAS

La realidad de este proyecto es que las playas cercanas al puerto deportivo Luis Campomanes resultarán gravemente perjudicadas por la ampliación del proyecto.

Es sabido que los puertos deportivos generan una barrera que bloquea el camino natural de los flujos de agua que distribuyen la arena, alterando el balance sedimentario.

En el interior del puerto se produce la sedimentación de partículas que, llegado el momento, saturan el fondo. El exceso de sedimentos se draga y deposita en los fondos cercanos, ocasionando un daño irreversible para las comunidades bentónicas.

En el exterior de la obra, las playas no reciben suficientes sedimentos. Las situadas corriente abajo sufren procesos de erosión y su perfil natural se ve alterado drásticamente. Este hecho se agrava cuando el efecto es acumulativo, debido a la existencia a lo largo de la línea de costa de más instalaciones de este tipo, como en este caso.

En el proyecto presentado, no se ha realizado un estudio completo sobre la repercusión del proyecto en las áreas de litoral colindante, resultando muy necesario debido a la presencia de playas muy cercanas.

SÉPTIMO.- SOBRE LA CALIDAD DE LAS AGUAS.

Según se desprende de los datos del informe, el impacto sobre la calidad de las aguas derivado de la ampliación del puerto deportivo será severo. Esto hará que se incumpla el criterio guía de calidad de aguas de baño, con lo que estaremos asistiendo al incumplimiento de una normativa ambiental europea.

Debemos recordar que España ostenta el dudoso honor de incumplir reiteradamente las normativas ambientales europeas. Recientemente la Comisión Europea anunció la adopción de nuevas acciones legales contra nuestro país por el incumplimiento de distintas normas sobre la calidad del agua. Concretamente, por incumplimiento sobre la calidad de las aguas de baño, por la que amenazó con imponer una multa de 45.000 euros al día. El Ejecutivo comunitario está a la espera de la sentencia condenatoria contra España a finales de este año. Además, Bruselas acaba de ultimar un informe donde califica de deficiente la calidad de nuestras aguas.

Greenpeace considera que el incumplimiento de las normativas ambientales es muy grave y que el proyecto de ampliación del puerto deportivo Luis Campomanes de Altea (Alicante) contribuirá a este incumplimiento, poniendo de manifiesto, una vez más, que el medio ambiente no es tomado en serio como un valor a conservar ni por las administraciones autonómicas, ni por la administración central.

OCTAVO.- OTROS IMPACTOS APRECIADOS.

Hemos de destacar los siguientes:

Destrucción de ecosistemas litorales terrestres: la fuerte especulación urbanística creada en torno a este proyecto implicará la ocupación de un terreno para construir más viviendas de las que ya existen actualmente.

El aumento de la concentración de la población y de diversas actividades asociadas supone una gran presión sobre el medio, debido al incremento en la toma de recursos y la producción de residuos. La pérdida de la calidad del agua no se reduce a las zonas de máxima actividad, pues las corrientes distribuyen éste y cualquier otro efecto a las zonas circundantes.

La franja formada por la zona litoral y la plataforma continental genera la inmensa mayoría de las capturas pesqueras a nivel mundial. La regresión que han sufrido las praderas submarinas de fanerógamas se ha traducido ya, en muchas zonas, en la disminución de la pesca en las mismas, ya que muchas de las especies de interés pesquero las utilizan como lugar de puesta, alevinaje y guardería.

La desaparición o degradación del entorno, incluidas las playas erosionadas, perjudica a determinados sectores turísticos. Además, la privatización de terrenos públicos para uso privado constituye una clara violación de los derechos de los ciudadanos: el litoral forma parte del dominio público marítimo-terrestre. Como tal, “su utilización es libre, pública y gratuita para los usos comunes”.

NOVANO.- SOBRE EL AUMENTO DE LA EROSIÓN COSTERA.

Como Greenpeace ha denunciado este año en su informe “Destrucción a toda Costa”, la costa de la Comunidad Valenciana está sometida a una fuerte degradación costera.

Lejos de tomar medidas para luchar contra la erosión costera, se plantean en este tramo de litoral, nuevas obras – como ésta - que implicarán un incremento de la alteración de la dinámica litoral y la ocupación de nuevos territorios.

DECIMO.- 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, sin duda, 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 Proyecto de Ampliación del puerto deportivo Luis Campomanes en Altea (Alicante) y que esto es un grave error.

POR TODO ELLO,

Greenpeace manifiesta su más profundo rechazo al Proyecto de Ampliación del puerto deportivo Luis Campomanes en Altea (Alicante) por las razones anteriormente expuestas.

En Madrid, a 1 de octubre de 2002

**D. Juan López de Uralde
Director Ejecutivo de Greenpeace España**