

Greenpeace Madrid
San Bernardo, 107
28015 Madrid
Tf: +34 91 444 14 00
Fax: +34 91 447 15 98
informacion@greenpeace.es

Greenpeace Barcelona
Ortigosa, 5 - 2º 1
08003 Barcelona
Tf.: +34 93 310 13 00
Fax: +34 93 310 51 18
barcelona@greenpeace.es

Greenpeace Mallorca
Carrer dels Blanquers, 1
La Calatrava
07001 Palma
Illes Balears
Tf.: +94 971 724 161
Fax: +34 971 724 031
palma@greenpeace.es

GREENPEACE

DESTRUCCIÓN A TODA COSTA 2003 GREENPEACE, JULIO 2003

Textos: Greenpeace

Diseño y Maquetación: De Dos. Espacio de ideas

Una versión electrónica de este informe está disponible en nuestra página web
http://www.greenpeace.org/espana_es

Impreso en papel 100% reciclado

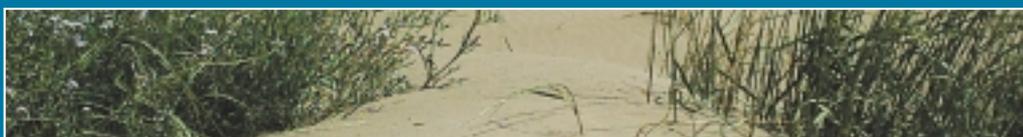


Índice

<u>04</u>	INTRODUCCIÓN
<u>05</u>	La marea negra del <i>Prestige</i> ... Aquí no ha pasado nada
<u>06</u>	Contaminación de las aguas... España vuelve a suspender
<u>07</u>	Si no nos gusta lo que hay... ¡modificamos la Ley!
<u>07</u>	• Ley de Costas: demasiada protección
<u>09</u>	• Ley de Concesiones Públicas: si regeneras la playa, te concedo un chiringuito
<u>10</u>	• Ley de Régimen económico de los Puertos: hoteles hasta en los faros
<u>11</u>	Los puertos... ampliaciones a toda costa

ANÁLISIS POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS:

<u>12</u>	ANDALUCÍA
<u>20</u>	CANTABRIA
<u>24</u>	CATALUNYA
<u>34</u>	CEUTA Y MELILLA
<u>38</u>	EUSKADI
<u>44</u>	ILLES BALEARS
<u>52</u>	ISLAS CANARIAS
<u>58</u>	GALICIA
<u>70</u>	PAÍS VALENCIÁ
<u>84</u>	PRINCIPADO DE ASTURIAS
<u>88</u>	REGIÓN DE MURCIA
<u>94</u>	REFERENCIAS





Según se señala en la Exposición de motivos de la Ley 22/1988 de Costas, el Estado Español tiene una gran longitud de costa, de aproximadamente 7.880 kilómetros, de los que el 24% corresponden a playas. Alberga un patrimonio público de unas 13.560 hectáreas, valioso por las grandes posibilidades que ofrece, pero escaso ante las crecientes demandas que soporta, y muy sensible y de difícil recuperación en su equilibrio físico. Es una de las fuentes económicas más importantes del Estado¹.

Este año no ha sido fácil para las costas españolas. Las presiones sobre el litoral se han incrementado en todos los frentes y las administraciones no parecen dispuestas a frenar el veloz deterioro de la franja de territorio más productiva de todo el Estado Español. Desde el punto de vista de Greenpeace, el caso más grave de todos es el protagonizado por el Ministerio de Medio Ambiente y su Dirección General de Costas, que parece haber olvidado definitivamente el espíritu con el que fue creado y se ha convertido en una franquicia de la especulación y venta del litoral.

De todas las amenazas presentes, ocupando un triste primer lugar nos encontramos con la marea negra ocasionada por el buque petrolero *Prestige*, que ha causado un episodio de contaminación difícil de olvidar para todas aquellas personas con un mínimo de sensibilidad social y medioambiental. La mayor catástrofe medioambiental acontecida en nuestro territorio, y sin duda, la peor gestionada de toda la historia.

Y junto al *Prestige*, que contaminó y sigue haciéndolo, toda la costa atlántica gallega y cantábrica, hemos encontrado otras pequeñas fugas y vertidos repartidas por el resto del litoral que han teñido de negro más kilómetros de

playas y acantilados. Para denunciar la situación de indefensión de los ciudadanos y el medio ambiente ante estos hechos, el barco de Greenpeace *Rainbow Warrior* visitó la bahía de Algeciras a principios de año.

Otro de los grandes temas de este año ha sido el **turismo**. A pesar de que todos los indicadores están lanzando señales de alarma porque el modelo actual de turismo masificado no se sostiene, lo que ha hecho que decaiga esta actividad, los promotores siguen ajenos a esta realidad arañando metro a metro los pocos espacios vírgenes que le quedan a la costa.

El Ministerio de Medio Ambiente a través de la Dirección General de Costas, se ha quitado definitivamente el disfraz y ha mostrado su verdadera cara: a finales del año pasado realizó una **modificación de la Ley de Costas** encubierta dentro de la Ley de acompañamiento de los presupuestos generales del Estado, que fue aprobada gracias a la mayoría del Partido Popular. La modificación aprobada, diseñada al servicio de las empresas constructoras, echa más leña a la hoguera de la especulación urbanística, olvidándose completamente de la protección y conservación de nuestras dañadas y frágiles costas. Las principales modificaciones se detallan más adelante.

La **regeneración artificial de las playas** constituye la práctica más insostenible de todas las que lleva a cabo la Dirección General de Costas. Se trata de una batalla claramente perdida, ya que las actuaciones llevadas a cabo por el Ministerio de Medio Ambiente cada vez son más caras y tienen una duración menor. Para solucionar el problema del dinero, que no de la pérdida de arena de las playas, otra modificación de la legislación vigente ha per-

Según un estudio del Consenso Económico realizado por la firma Price Waterhouse Cooper entre el 28 y el 29% de los expertos consultados (empresarios, financieros, catedráticos, investigadores y otros profesionales) están muy preocupado por el deterioro medioambiental. Para reforzar la competitividad del turismo español, un 63,7% de los consultados cree que habría que valorar más el patrimonio histórico-cultural y los valores naturales



© Greenpeace

mitido privatizar estas costosas y efímeras regeneraciones. Como "compensación", la modificación introducida establece que a las empresas adjudicatarias se les podrá otorgar "la autorización para la explotación total o parcial de los servicios de temporada en las playas". No parece una política muy seria esto de que el Ministerio de Medio Ambiente ofrezca concesiones de chiringuitos y hamacas para conservar las playas, si ellos mismos no son capaces de hacerlo, ¿qué van a exigir a una empresa privada?

Pero desde Costas no parecen haber reparado en ello y no se sabe si por falta de imaginación, por desconocimiento o por falta de interés en buscar soluciones reales a la destrucción de las playas, siguen empeñados en regenerar artificialmente un número indeterminado de arenales, dato que el Ministerio de Medio Ambiente no nos ha facilitado a pesar de las reiteradas peticiones de información. Tarea en la que emplean el 60% del presupuesto de la Dirección General de Costas² (unos 83 millones de euros), que además les ha costado una reprimenda de la Unión Europea por realizar extracciones de arena en yacimientos submarinos destruyendo especies de vegetación que gozan de la máxima categoría de protección a nivel europeo. Tampoco parecen importarles los daños causados a otras actividades, como la pesca artesanal, que según un reciente estudio de la influencia de las regeneraciones de playas sobre la pesca artesanal elaborado por Unitat de Biologia Marina de la Universitat d'Alacant, puede disminuir hasta un 60% tras la regeneración de un playa.*

El año pasado, la Dirección General de Costas se embarcó en una serie de proyectos de extracción de arena de yacimientos submarinos, calificados como "obras de urgencia" para proceder a la "regeneración" de decenas de playas que ya no reciben los aportes de arena que la naturaleza se encargaba de depositar antes de que se pusieran barreras artificiales. Dada la "urgencia", el mismo Ministerio de Medio Ambiente decidió saltarse la normativa ambiental, lo que ha motivado la apertura de una queja comunitaria paralizando dichas extracciones y enfrentando al Estado Español a un nuevo proceso condenatorio.

La Dirección General de Costas tampoco parece haber reparado en la cantidad de problemas – y de dinero – que le está ocasionando no haber concluido todavía el **deslinde**¹ de la costa. Al no haber terminado el Ministerio de

Medio Ambiente la delimitación de los espacios litorales públicos, la dificultad para llevar a cabo proyectos oficiales se multiplica exponencialmente. Así está ocurriendo con el famoso "Plan de Demolición" del ex ministro Matas, que en la mayoría de los casos se está quedando en obras menores, ante las denuncias de los supuestos titulares de la franja costera.

La **contaminación** sigue presente en la costa. A la originada por el *Prestige* a lo largo de toda la cornisa cantábrica y las costas gallegas, hay que sumarle los vertidos de aguas residuales urbanas e industriales sin depurar que siguen produciéndose inexplicablemente. España quiere ser una potencia turística, pero no parece haber aprendido que a los turistas les gusta el agua limpia, de color transparente y sin "objetos flotantes no identificados".

Mención especial merecen los **puertos comerciales**, de los 47 puertos de interés general del Estado, 17 están siendo ampliados, lo que supone el 36%. Para todos ellos, las Autoridades Portuarias esgrimen el mismo motivo: "un previsible futuro aumento de los tráficos portuarios". Si tenemos en cuenta que en el conjunto del Estado Español, el turismo supone el 12% del Producto Interior Bruto, mientras que los puertos aportan al PIB el 1%, quizá los responsables de las Administraciones central y autonómicas, debieran plantearse si compensa dedicar tanto dinero a este aspecto. ¿Resulta realmente rentable contaminar y destruir la costa?. Greenpeace cree que no. Un dato a añadir a este tema, es la seguridad marítima, la inversión del Ministerio de Fomento en Puertos del Estado no ha dejado de crecer un solo año desde 1996, el importe dedicado a ampliar las instalaciones portuarias entre 1996 y 2003 ha aumentado un 507.5%, pero ¿qué parte se ha dedicado a la seguridad marítima? La respuesta indica que se ha producido un descenso en las inversiones y un abandono de los medios disponibles. La catástrofe ocasionada por la gestión del accidente del *Prestige* es la prueba más elocuente de esta realidad, negada por el Ministerio de Fomento.

La marea negra del *Prestige*... aquí no ha pasado nada

De los 8.000 kilómetros de costa pertenecientes al Estado Español, cerca de un 25% se han visto afectados por la marea negra ocasionada por el petrolero *Prestige*.

¹ Acto jurídico que marca o indica materialmente los terrenos que pertenecen al dominio público estatal. Sentencia 4-2-00 (2000/24927) de la Audiencia Nacional



© Greenpeace/Caballero



© Greenpeace/Carrasco

La afección de esta severa contaminación es patente todavía en la casi totalidad de las áreas afectadas, a pesar de los intentos de algunas administraciones por ocultarlo. Por desgracia, los efectos de esta marea negra serán patentes durante muchos años.³

La nefasta gestión de esta catástrofe por parte de las Administraciones, que no entraremos ahora a comentar aquí⁴, ha multiplicado exponencialmente sus efectos y secuelas. La actitud mostrada por el Gobierno central y la Xunta de Galicia ha sido tan funesta que nada permite atisbar la esperanza de que no vuelva a ocurrir otro "suceso *Prestige*" – aséptico término utilizado en la página web del Ministerio de Medio Ambiente⁵ para hablar de esta marea negra.

Todavía no hay una solución final para las toneladas de fuel que quedan dentro del barco. A principios de junio, la empresa REPSOL-YPF, a quien el Gobierno contrató para extraer el fuel oil residual que todavía permanece dentro del *Prestige*, anunciaba que no procederá a la extracción hasta la primavera de 2004. Aunque no se han oído muchas quejas en el Estado Español, la Comisión de Pesca de la Unión Europea ha aprobado un dictamen en el que se solicita "evacuar sin más dilación" el fuel del barco accidentado. Pero el Gobierno español parece aceptar la fecha dada por la petrolera, justificada por el Vicepresidente del Gobierno porque del barco "no sale más que una tonelada de fuel al día"⁶. Tampoco parece importar a nadie que la empresa contratada vaya a retrasarse un año debido a que no tiene los medios para realizar la extracción, medios que, suponemos, desarrollará con el dinero pagado por todos los ciudadanos para sacar el fuel oil, cerrando así un círculo de mala gestión y poca seriedad.

En junio el Parlamento Europeo recomendó que el fuel del *Prestige* se extrajera con urgencia. A pesar de ello, el Comisionado para esta catástrofe, Rodolfo Martín Villa afirmaba que acelerar la extracción del fuel sería "irresponsable".⁷

El problema de los vertidos de hidrocarburos no son específicos de nuestras aguas. En todo el mundo se calcula que

cada año acaban vertidas al mar entre 6 y 10 millones de toneladas de hidrocarburos, fruto de vertidos intencionados (para ahorrarse los costes de la limpieza de tanques en los puertos), fugas y accidentes (que tan sólo constituyen el 10% del total).⁸

Contaminación de las aguas... España vuelve a suspender

Las declaraciones del ex Ministro Matas tras la publicación del informe de Greenpeace *Destrucción a toda costa 2002*, asumiendo que la calidad de las aguas "era la gran asignatura pendiente que tenía España", y que se estaba trabajando para conseguir que "a medio plazo ni una gota de agua se vierta al mar sin estar depurada"⁹ no han tenido reflejo en la situación real. Los vertidos en nuestra costa siguen contaminando el medio marino. Así lo demuestran los procedimientos de infracción emprendidos por las diferentes comunidades autónomas con litoral.

La directiva europea 91/271/CEE sobre el tratamiento de las aguas residuales urbanas señala en su artículo 4.1 que los Estados miembros velarán por que las aguas residuales urbanas que entren en sistemas colectores sean objeto, antes de verterse, de un tratamiento secundario¹⁰ o de un proceso equivalente, en las siguientes circunstancias: a más tardar, el 31 de diciembre de 2000 para todos los vertidos procedentes de poblaciones con más de 15.000 habitantes; a más tardar, el 31 de diciembre del año 2005 para todos los vertidos procedentes de poblaciones entre 10.000 y 15.000 habitantes y a más tardar el 31 de diciembre de 2005 para los vertidos en aguas dulces o estuarios que procedan de poblaciones que tengan entre 2.000 y 10.000 habitantes. España fue denunciada por la Unión Europea por la aplicación incorrecta de esta directiva el 23/10/2001 (número de causa C-419/01). A finales del año 2000, todavía 30 municipios españoles la incumplían.

La Unión Europea, a través de la Comisión de Medio Ambiente, ha tenido que actuar frente a la desidia del Gobierno español¹¹. La Comisión decidió el verano pasado llevar a España ante el Tribunal de Justicia por incumplimiento de la Directiva sobre agua potable, debi-

¹⁰ "Tratamiento secundario": el tratamiento de aguas residuales urbanas mediante un proceso que incluya, por lo general, un tratamiento biológico con sedimentación secundaria. Directiva del Consejo de 21 de mayo de 1991 sobre el tratamiento de las aguas residuales urbanas (91/271/CEE)

¹¹ Tras recibir una denuncia sobre la posible vulneración de la normativa europea en materia de medio ambiente, la Dirección General de Medio Ambiente solicita información al Estado miembro denunciado. No contestar a dicha solicitud constituye una infracción del artículo 10 del Tratado de la UE, que obliga a los estados miembros a "colaborar activamente" con la Comisión. Como reacción, Bruselas envía un requerimiento formal, que el Estado miembro debe contestar satisfactoriamente en un plazo de dos meses. De no producirse, da lugar a un dictamen motivado, paso previo a la denuncia ante el Tribunal de la Unión Europea



© Greenpeace

do a problemas de contaminación en el acuífero del Baix Ter (Catalunya)¹⁰. Igualmente la Unión Europea envió un dictamen motivado a España por infringir la Directiva sobre aguas de baño en varias playas de Galicia, concretamente las playas de "Videira", "Niño do Corvo" y "Canabal" en la Ría de Vigo.

Un ejemplo claro de que las diferentes administraciones no se toman en serio la contaminación de las aguas lo encontramos en Pontevedra¹¹, donde, en el mes de junio, la Xunta de Galicia permitió el vertido de las aguas residuales sin depurar directamente a la ría con motivo de las obras de ampliación de la depuradora de Placeres. A pesar de que el Ayuntamiento quería estudiar las consecuencias para la calidad de la ría de dichas obras, la Xunta – sin emitir o comunicar informe alguno al Ayuntamiento y a pesar de que la ría está declarada como "zona sensible" – decidió realizar el vertido de las aguas residuales sin depurar.

Otro de los ejemplos más preocupantes lo encontramos en la Isla de Gran Canaria¹², donde más del 50% de las aguas negras que produce la ciudad de Las Palmas son bombeadas directamente al mar sin ser depuradas, a pesar de la ciudad cuenta con una depuradora financiada con fondos europeos. Este hecho ha sido denunciado ante la Comisión de Medio Ambiente de la Unión Europea, que pidió información sobre estos hechos al Gobierno español, datos que España no ha facilitado una vez transcurrido el plazo de dos meses, enfrentándose ahora a una posible sanción.

Otra sanción de la que estamos pendientes es la que la Unión Europea reclama ante el Tribunal de Justicia de la UE: 45.600 euros por cada día que España siga incumpliendo la directiva de aguas de baño interiores.¹³ A pesar de que existe una sentencia desde 1998, que obliga al Estado Español a cumplir dicha directiva, no parece estar entre las prioridades del Gobierno librarnos de semejante multa¹⁴.

A la mala situación de las aguas costeras, este año hemos añadido la contaminación ocasionada por el *Prestige*. Junto a este accidente, otros de menor cuantía

han seguido contaminando nuestras aguas con hidrocarburos, como el ocurrido en la bahía de Algeciras en enero con el hundimiento de una gabarra cargada de combustible, justo cuando el barco de Greenpeace *Rainbow Warrior* denunciaba el peligro que los barcos que funcionan como gasolineras flotantes ilegalmente en Gibraltar.

Si no nos gusta lo que hay... ¿modificamos la Ley!

Lo que debería ser una excepción, consensuada por partidos políticos y agentes sociales implicados, parece haberse convertido en los últimos tiempos en una de las herramientas habituales de los Ministerios de Medio Ambiente y Fomento. En los últimos doce meses, hemos asistido impotentes a la modificación de la Ley de Costas, a la de la Ley de concesiones de obras públicas y estamos pendientes de la modificación de la Ley de Régimen Económico y Prestación de Servicios en los Puertos de Interés General. Todas estas reformas tienen un denominador común: rebajar – cuando no eliminar completamente – la protección del espacio costero.

Ley de costas: demasiada protección

La primera de las reformas, o casi mejor sería decir metamorfosis, llegó a finales del año pasado: el Ministerio de Medio Ambiente lanzaba, oculta en el artículo 97 de la Ley de Acompañamiento de los Presupuestos Generales del Estado, una modificación de la Ley 22/1988 de 28 de julio, de Costas¹⁵.

■ **La reforma fomenta la**
■ **ocupación más completa del**
■ **espacio costero, llegando a**
■ **autorizar construcciones en**
■ **la servidumbre de protección,**
■ **la franja de veinte metros desde**
■ **la ribera del mar.**

¹⁰ <http://europa.eu.int/water/water-bathing/report/es.html>. Infringement procedure. The Commission again brought proceedings against Spain before the Court of Justice under Article 228 of the Treaty for its failure to comply with the judgement of the Court of 12 February 1998 in Case C-92/96 (non-compliant bathing areas). The Court had ruled that Spain had not brought water quality in its freshwater areas within the mandatory levels set by the directive

¹¹ WWF/Adena y Greenpeace publicaron el documento: "Comentarios de Greenpeace y WWF/Adena a la modificación de la Ley de Costas", donde se analiza detalladamente el alcance de esta modificación, disponible en www.greenpeace.es



© Greenpeace/Ferreirim

La forma de plantear la modificación de una norma tan importante como la Ley de Costas, resultó a todas luces deshonesto. Se trató de ocultar la introducción de variaciones sustanciales que afectan a los derechos de los ciudadanos, camuflándolas bajo una normativa que nada tiene en común con ella.

En cuanto al fondo, en lugar de buscar una gestión integrada de la costa acorde con los principios exigidos por la Unión Europea – la conservación de la costa y su biodiversidad –, la reforma fomenta la ocupación más completa del espacio costero, llegando a autorizar construcciones en la servidumbre de protección, la franja de veinte metros desde la ribera del mar.

Otro de los aspectos más graves es la desvirtuación que se hace del papel del Estado en la protección de las costas: en lugar de ejercer su competencia de protección del dominio público y su integridad, según marca la Ley de Costas y el Tribunal Constitucional, con estas modificaciones se entra a regular las competencias de las Comunidades Autónomas, sin objetivo alguno de conservación. Las modificaciones¹⁴ más significativas son las siguientes:

- Se propone que las concesiones y autorizaciones de ocupación del dominio público se adapten a las normas urbanísticas, es decir, que el Estado deberá auto-

rizar la ocupación del dominio público siempre que así lo prevea un planeamiento urbanístico, justo lo contrario a lo que decía el texto anterior. Por tanto, supone que la norma de actividad urbanística prevalece sobre la de protección del litoral, lo que sin duda supone una privatización encubierta del espacio costero.

- Sólo se denegará la ocupación del dominio público cuando se demuestre que se trata de una actuación perjudicial, contribuya ésta o no a la preservación del litoral. El texto original sólo permitía actuaciones conservadoras; por tanto, desaparece el aspecto conservador y protector de esta Ley.
- Se acota el plazo para que el Estado declare la extinción del derecho de ocupación del dominio público a 12 meses. Esto significa, que si el Estado no resuelve un caso de ocupación ilegal en este periodo, legalmente será del que lo ocupó.
- Se acota a 12 meses el plazo para resolver los expedientes sancionadores, o lo que es lo mismo, si transcurrido un año desde la infracción, no ha terminado el proceso... no hay sanción.
- En el capítulo de obras de interés general, incluye las necesarias para el "uso" del dominio público, compe-

tencia de las Comunidades Autónomas según sentencia del Tribunal Supremo.

- Según la nueva reforma, "determinadas obras de interés general" pasan a ser competencia absoluta del Estado, lo que significa que se van a realizar sin control alguno. Esta medida supone, por ejemplo, que otros departamentos del Ministerio de Medio Ambiente, no tendrán capacidad para oponerse a ninguna actuación de la Dirección General de Costas, a pesar que se esté produciendo un perjuicio claro (no olvidemos las extracciones de arena en yacimientos submarinos de Baleares, defendidas con absoluta prepotencia por el Director General de Costas y el ex ministro de Medio Ambiente, Jaume Matas, y sancionadas recientemente por la Unión Europea debido al perjuicio a las comunidades submarinas).
- Por último, y no menos aberrante, es la propuesta de autorizar construcciones siempre "que exista un conjunto de edificaciones situadas a distancia inferior a 20 metros desde el límite interior de la ribera del mar, que mantenga la alineación preestablecida por el planteamiento urbanístico". El alcance de esta modificación da idea del interés

en sus artículos 54 y 84.6 que quedan redactados de la siguiente manera:

Artículo 54

1. No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, podrá otorgarse la explotación total o parcial de los servicios de temporada a los titulares de concesiones de creación, regeneración o acondicionamiento de playas, en los términos que se establezcan en el título correspondiente.

2. Igualmente podrá otorgarse la autorización para la explotación total o parcial de los servicios de temporada en las playas, como contraprestación al coste de la ejecución de una obra pública relacionada con éstas que, por su naturaleza y características, no sea susceptible de explotación económica.

Artículo 84

6. Las comunidades autónomas y las corporaciones locales estarán exentas del pago del canon de ocupación en las concesiones o autorizaciones que se les otorguen,

Tras gastarse el año pasado 83 millones de euros en una arena que abandonó las playas antes incluso que los turistas, el Ministerio de Medio Ambiente decidió privatizar la regeneración artificial de playas.

del Ministerio de Medio Ambiente por la costa: un solar que hay que vender al mejor especulador.

Lección de concesiones públicas: si regeneras la playa, te concedo un chiringuito

Allanado el camino de la construcción en primera línea de playa, el siguiente paso fue la costosa regeneración de playas. Tras gastarse el año pasado 83 millones de euros en una arena que abandonó las playas antes incluso que los turistas, el Ministerio de Medio Ambiente decidió privatizar la regeneración artificial de playas. Con dicha iniciativa, Medio Ambiente se quitó de encima además numerosos litigios contenciosos con inmobiliarias, ayuntamientos y autonomías.

Y así, con la idea de que "resultara mucho más atractivo invertir dinero en playas y paseos marítimos¹⁵" surgió, a iniciativa del Ministerio de Fomento, la Ley 13/2003, de 23 de mayo, reguladora del contrato de concesión de obras públicas^{VI}, en cuya disposición adicional décima se modifica la Ley 22/1988 de Costas,

siempre que éstas no sean objeto de explotación lucrativa, directamente o por terceros. Igualmente quedarán exentos del pago de este canon los supuestos previstos en el apartado 2 del artículo 54 de esta ley.

Estas reformas entrarán en vigor, según la Disposición Final Quinta, a los tres meses desde la publicación de la Ley: el 24 de agosto de 2003.

No sólo se privatiza por tanto, las obras más caras e inútiles de toda la costa, sino que a cambio de este negocio, el Gobierno regala a los concesionarios, los derechos de explotación de los negocios playeros durante el periodo que dure la concesión. Así, chiringuitos, restaurantes, puestos de alquiler de paracaídas, motos de agua, salchichas, piraguas, catamaranes y toda suerte de artificios de ocio que pagaban cuotas por la ocupación de dominio público marítimo terrestre al Ministerio de Medio Ambiente, comunidades autónomas o ayuntamientos, negociarán a partir de ahora con las empresas que regeneren artificialmente la playa. Estas empresas estarán, a su vez, exentas del pago del canon de ocupación del dominio público.

^{VI} Ley 13/2003, de 23 de mayo, reguladora del contrato de concesión de obras públicas. BOE núm. 124, de 24 de mayo de 2003



Según una estimación hecha en 1997 por el Subdirector adjunto de Costas, el coste de reparar la arena de las playas por el impacto marítimo de cada puerto era de 180.000 euros anuales (30 millones de pesetas)

Para Greenpeace, la política que está llevando a cabo el Ministerio de Medio Ambiente no puede resultar más errónea y peligrosa; en lugar de hacer cumplir la ley y de buscar soluciones reales a la acelerada destrucción de las playas, se afana en ofrecer contratos y concesiones a empresas privadas.

En declaraciones de 1997¹⁶, el por entonces Subdirector adjunto de Costas, Carlos Peña, reconocía que el Ministerio de Medio Ambiente se gastaba 90 millones de euros (15.000 millones de pesetas) en regeneración artificial de las playas por “los desaguisados portuarios y urbanísticos”. Según Peña, el coste de reparar la arena de las playas por el impacto marítimo de cada puerto era de 180.000 euros anuales (30 millones de pesetas). Transcurridos seis años, el problema se ha acrecentado considerablemente – para este año Medio Ambiente ha destinado 107 millones de euros a este concepto¹⁷. Sin embargo, sigue sin actuarse contra el problema de la desaparición

de la arena de las playas y además, se siguen propiciando estos agravios portuarios y urbanísticos.

Ley de régimen económico de los puertos: hoteles hasta en los faros

Para agravar la situación, el Ministerio de Fomento lanzó en abril un nuevo ataque contra la Ley de Costas: el Anteproyecto de Ley de Régimen Económico y Prestación de Servicios en los Puertos de Interés General.

Una de las principales preocupaciones de Greenpeace ante el nuevo Anteproyecto es la desprotección de una parte del dominio público marítimo-terrestre (franja de terreno definida por la Ley de Costas cuya protección y conservación resulta imprescindible para la supervivencia de los ecosistemas litorales). La reforma propone desvincular el dominio público portuario del dominio público marítimo-terrestre, abriendo la puerta

a la especulación y privatización de un terreno hasta ahora público.

De esta forma una parte de los bienes de dominio público queda en manos del Ministerio de Fomento a través de Puertos del Estado, "quien podrá proceder a la enajenación, permuta o, en su caso, cesión gratuita" del mismo. Otra vez nos encontramos ante la misma idea perseguida incesantemente por el Gobierno: la privatización del litoral.

Uno de los aspectos más llamativos del anteproyecto es que abre la posibilidad de construir hoteles en los faros. Este dato ilustra muy bien el objeto final del propio proyecto: "Excepcionalmente, por razones de interés general debidamente acreditadas previo informe de Puertos del Estado, el Consejo de Ministros podrá levantar la prohibición de instalaciones hoteleras en espacios de dominio público portuario destinados al servicio de señalización marítima".

Cuando se estaba redactando este informe, el Anteproyecto estaba tramitándose en la Comisión de Infraestructuras del Congreso de los diputados¹⁹, pero mucho nos tememos que vaya a seguir el mismo camino que las otras modificaciones impuestas por la mayoría del Partido Popular.

Los puertos... ampliaciones a toda costa

Según datos del Ministerio de Fomento, en 2002, el tráfico total en los puertos españoles aumentó un 4.65% respecto a 2001¹⁹. Sin embargo, las inversiones en los puertos ese mismo año se incrementaron en un 35%²⁰, dentro del Plan de Inversiones en puertos 2000-2003.

Si tenemos en cuenta que la actividad del sistema portuario español aporta anualmente tan sólo el 1.1% del Producto Interior Bruto nacional, parece un poco desmedida la cantidad de dinero dedicada a ampliar los puertos.

Ferrol, Gijón, Bilbao, Barcelona, Castellón, Sagunto, Valencia, Ibiza, Cartagena, Motril, Málaga, Ceuta, Algeciras, Cádiz, Huelva, Arrecife, Las Palmas de Gran Canaria, y el puerto La Estaca en la isla de El Hierro están siendo ampliados. 18 puertos del Estado. Al que hay que sumar la intención de la Autoridad Portuaria de Tenerife de construir un nuevo puerto al sur de la isla, destruyendo 5 kilómetros de un litoral consagrado al turismo y la naturaleza.

Otra de las grandes preocupaciones sobre instalaciones portuarias son los nuevos proyectos de puertos deportivos, que con el beneplácito del Ministerio de Medio Ambiente, contaminarán un poco más las aguas y playas adyacentes e impedirán que la preciada arena llegue a las playas que tantos miles de turistas disfrutaban durante todo el año.

Tampoco parece que las Comunidades Autónomas, encargadas de aprobar la construcción de los puertos deportivos, se den cuenta de los perjuicios asociados a estas instalaciones.

Nos ha llamado especialmente la atención la ampliación propuesta para el puerto deportivo "Luis Campomanes" en Altea (Alicante). Tras él se esconde una gigantesca operación inmobiliaria, que parece gozar del beneplácito de la Generalitat Valenciana. De llevarse a cabo la ampliación afectará a una pradera de *Posidonia oceanica*, la auténtica joya del Mediterráneo, que los autores del proyecto prometen "transplantar". Que la planta crezca tan sólo un centímetro al año, y que no exista un solo experimento científico – no hablamos ya de actuaciones similares – que haya permitido el trasplante con éxito de plantas de *posidonia*, no parecen importar mucho ni a la Dirección General de Costas – que se ha inhibido completamente en este caso – ni a la Consellería de Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana, que parece estar dispuesta a dar el visto bueno al proyecto.

Ampliaciones y nuevos puertos en ejecución

En servicio obras por importe de 996 millones de euros
En ejecución obras por importe de 1.663 millones de euros

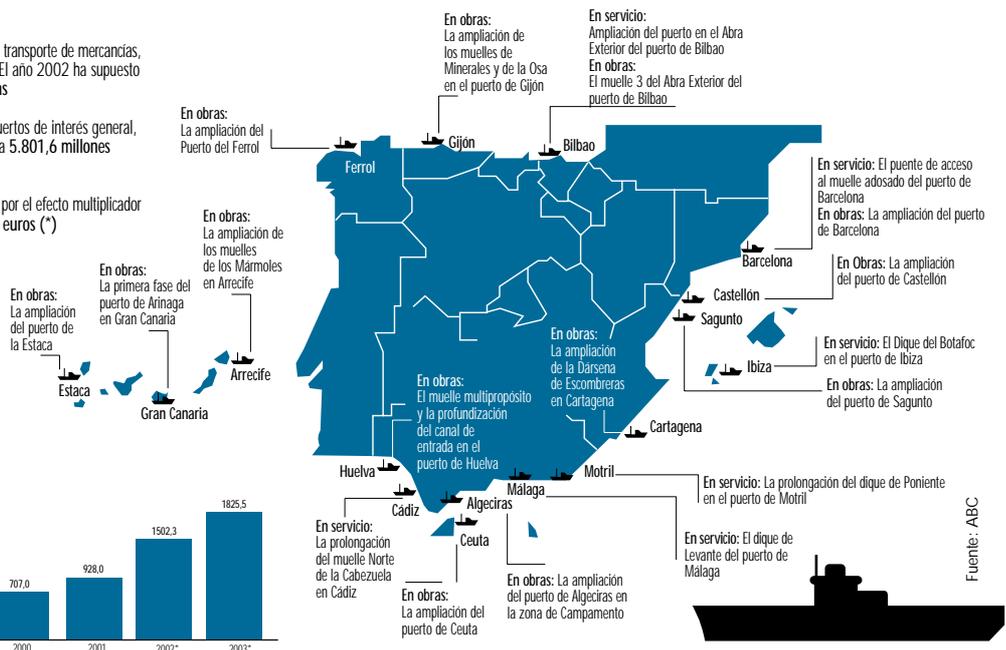
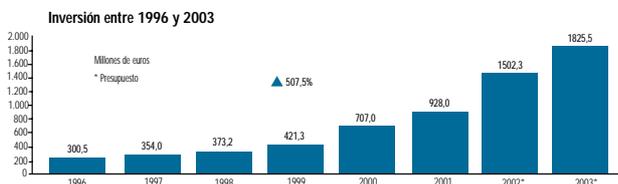
Los puertos se están consolidando como nudos estratégicos del transporte de mercancías, y como eslabón de las cadenas multimodales de transporte. El año 2002 ha supuesto un record histórico al alcanzar los 363 millones de toneladas

Las inversiones públicas previstas en el conjunto de los 50 puertos de interés general, que se agrupan en las 27 autoridades portuarias, ascienden a 5.801,6 millones de euros

La inversión ajena prevista se incrementa día a día, favorecida por el efecto multiplicador de la inversión pública, alcanzando los 4.713,3 millones de euros (*)

Además se encuentran actuaciones que suponen una inversión de: 415 millones de euros en proyecto/ 2.728 millones de euros en estudio o planificación

(*) En total, la inversión pública y privada prevista en el periodo 2000-2010 asciende a 10.515 millones de euros



Fuente: ABC