

*XIV. ATROCIDADES
EN LA COSTA.*

1. LOS PUERTOS OFRECERÁN MIL AMARRES MÁS.

Todos los barcos anclados en los 5 puertos deportivos de Gipuzkoa caben en la dársena francesa de Arcachón. Esto refleja la limitada oferta de amarres para esta actividad y un número de embarcaciones que no deja de crecer. Zumaia es el único con plazas libres, pero muy pocas.

1.1. Situación en Donostia.

Hay muchísimos puertos abiertos, pero pequeños. Es el caso de San Sebastián con 375 embarcaciones y 200 en lista de espera.

La mayoría de la gente solo quiere una embarcación para salir a la bahía, pero por otra parte, el mayor barco que puede embarcar allí, no puede sobrepasar los ocho metros.

Los amarres son caros. Por ejemplo: Atracar una chipironera durante un año, suele costar alrededor de los 500€. El puerto deportivo de Getaria alcanzó un gran éxito: se abrió en 1995 y sus amarres están ocupados, ya tienen 50 embarcaciones en la lista de espera. No hay ninguna previsión de aumentar su capacidad, pero si hubiera cuatrocientas plazas mas se llenarían.

La mayor parte de usuarios son de Zarautz y del interior de Gipuzkoa. Getaria ha sido testigo de la evolución de los usuarios. Primero solo embarcaban barcos pequeños, y con el tiempo han ido aumentando de tamaño.

1.2. El resto de los puertos gipuzkoanos.

En Hondarribia se encuentra el puerto deportivo más grande de Gipuzkoa (con 652 plazas), pero ya tiene todos sus amarres ocupados. La mayoría de los usuarios son de la Comunidad Autónoma Vasca, después un 8% son de Navarra y un 2% son extranjeros.

Zumaia es el único puerto deportivo que no está lleno, pero le falta poco: 190 plazas y 90 embarcaciones, antes de ser ampliado. Ahora dispone de 365 plazas de las que 345 están ocupadas durante todo el año. Hondarribia se llenó rápido, porque esperaban 600 barcos, por lo contrario en Zumaia no había ninguno esperando. Se hizo el puerto y poco a poco se ha ido formando el parque náutico. Hoy hay 345 barcos fijos. El Gobierno Vasco realizó un estudio que decía que en cinco años habría 500-550 barcos. El puerto deportivo más pequeño es el de Deva. La lista de espera es de 3 embarcaciones

1.3. Nuevas dársenas.

La más avanzada es la de Oria, ya en obras. Se esta construyendo en la desembocadura de la ría, y ofrecerá entre 400 y 475 amarres.

Hondarribia contará con 245 plazas de las que 182 serán para embarcaciones. Se trataría de reordenar un espacio donde ya en la actualidad amarran decenas de embarcaciones. Servirá para aligerar la lista de espera del puerto deportivo existente. El tercer nuevo puerto deportivo de Gipuzkoa se habilitará en Mutriku.

Su objetivo es compatibilizar la actividad pesquera y la náutico-deportiva con 323 embarcaciones. En este caso ascenderá a 42 millones de euros.

La corporación donostiarra ha encargado otro en el Paseo Nuevo, redactado por la empresa Berenguer. Dispondrá de 676 amarres y el coste asciende a 50 millones de euros.

Un tercer emplazamiento atado para el puerto deportivo de Donostia se sitúa en La Herrera, en la dársena pesquera de Trintxerpe, pero serviría también para la capital gipuzkoana. Cuenta con la ventaja de que esta infrautilizada y no sería difícil adaptarla a un uso deportivo. El puerto existe y la inversión sería mínima. La construcción de una dársena deportiva es uno de los proyectos recogidos en el Plan Urban. Se ha presentado otra posible localización dentro de un lúdico que se habilitaría en la bocana de San Pedro.

2. GREENPEACE CRITICA LAS COSTAS Y LOS PUERTOS DEPORTIVOS.

Greenpeace denunció que quince zonas costeras del País Vasco están amenazadas por la contaminación de los puertos deportivos y por la contaminación de los puertos deportivos y por los barrios dormitorio junto al mar. Llama la atención, por un lado , por un lado , sobre las nuevas dársenas proyectada en Mutriku, Deba, Orío, Hondarribia, San Sebastián, Bermeo y Plentzia. Critica la masificación urbanística de los municipios Vizcaínos de Bakio, Getxo, Gorliz, Plentzia y Sopelana.

Esta advertencia aparece en el informe anual “Destrucción a Toda Costa” divulgado por Greenpeace para toda España. Cuenta con un capítulo específico para Euskadi que se recuerdan que aún quedan entre 500 y 1.000 toneladas de combustible del petrolero Prestige. (Ver MAPA 5).



MAPA 5. Situación de los espacios costeros de Euskadi.

2.1. De comercio.

Su informe también critica a los ayuntamientos y a los cargos públicos que hacen lo posible para ganar popularidad: prometen más puertos deportivos sin prestar atención a las consecuencias sociales, económicas y ambientales de sus actuaciones.

Por último los verdes opinan que en muchas urbanizaciones no están las instalaciones necesarias para la depuración de las aguas. No aprueban el examen de calidad de aguas.

3. LA DESTRUCCION DE LA COSTA.

La destrucción de la costa ha empeorado debido a la contaminación, las nuevas infraestructuras portuarias, la destrucción de espacios naturales y la erosión costera.

Para la organización ecologista, Greenpeace, este modelo, turístico como insostenible, los grandes problemas y el informe constata de la falta de aplicación de soluciones por las instrucciones.

3.1. Abarrotamiento turístico.

Mientras que en 1990 y 2000 la población española aumento un 5% la urbanización subió un 25,4% extendiéndose hacia los últimos rincones conservados en el litoral.

En Andalucía, un 59% de su litoral ya está urbanizado y en la Comunidad Valenciana la comisión europea investiga la normativa urbanística que considera que estimula el favoritismo y la corrupción.

Un ejemplo muy característico, en Marbella el 95% de su suelo urbanizado y hay 20.000 viviendas ilegales.

En 2002 y 2004 el turismo fue insostenible, de hecho 5 millones de menos turistas visitaron España en 2005.

Dato muy importante:

En 2004, el presupuesto necesario para mantener el conjunto de infraestructuras turísticas superó en un 25% a los ingresos por el turismo.

A todo esto hay que añadir que la contaminación por los vertidos al litoral continúan a pesar de estar prohibidos por la ley de costas. Este problema tiene su origen en el crecimiento mal planificado de las urbanizaciones en la costa, sin las necesarias instalaciones para la depuración de sus aguas residuales.

4. NO SE HA COMPLETADO LA LEY DE COSTAS.

La ley de Costas que surgió en el año 1998 no ha sido aprobada en algunas costas en las cuáles hay propiedades privadas. Y la ley dice claramente que las costas y playas, acantilados

son propiedad pública. Por eso todas las zonas privadas tendrán que ser deslindadas. (Ver **GRAFICA 9**).



GRÁFICA 9. Km. a deslindar en la costa española.

Si por ejemplo hay una casa en dominio público el ministerio no da licencia de ocupación y después lo derrumban. En cambio hay muchas veces que las derrumban antes porque son ilegales.

4.1. Vistas hacia el mar.

Hay una gran polémica con el hotel situado en el Parque Natural del Cabo de Gata. Una ley que prohíbe que ese hotel este ahí. Pero en diferentes puntos de España ocurre lo mismo con casas familiares y edificios históricos. Y están pidiendo que no ocurra lo mismo con estos edificios. Ya que no se da el mismo caso y habría mucha gente afectada.

Para poder hacer alguna construcción hay que seguir los siguientes requisitos: El Ministerio tendrá que hacer un estudio sobre el terreno con fotografías aéreas, con informes del ayuntamiento y de la comunidad autónoma y alegaciones de los vecinos.

Todo esto acaba en la Audiencia Nacional. Y cada vez hay más gente que aporta estudios técnicos complejos. De esta forma se podrá sancionar a quien construya algo que sea de dominio público. Pero sin un trámite no pude haber sanción.