

D. _____ con DNI nº _____ en nombre y representación de la Asociación Protectora de la Naturaleza Levantina-Ecologistas en Acción (siglas APNAL-EA) y con domicilio a efecto de notificaciones en el apartado de correos 237 de 12500 Vinaròs (Castellón),

EXPONE

Dado que en el DOGV nº 6138, se publicó la resolución relativa a la información pública conjunta del estudio de viabilidad del nuevo puerto deportivo en el término municipal de Peñíscola (Castellón), promovido por la mercantil Marina Racó Calent, S.A., comprendido por el proyecto básico de obra, que incluye su estudio económico-financiero y estudios de impacto ambiental y de integración paisajística, en relación con el citado proyecto, presenta las siguientes

ALEGACIONES

-ERRORES GRAVES DURANTE EL TRÁMITE DE EXPOSICIÓN

-En la publicación del anuncio de exposición en el Diario Oficial de la Generalitat Valenciana-DOGV, el lugar de exposición al público en Peñíscola es erróneo. Figura: "*Ayuntamiento. Plaza Constitución, 1. Peñíscola 12598*". Cualquier persona que se dirija a esta dirección, verá como dicho lugar está cerrado al público, pues el ayuntamiento fue trasladado, hace ya tiempo, y repartido por tres locales diferentes dentro del casco urbano. Grave irregularidad, que despista, impide alegaciones de los ciudadanos.

- En el Ayuntamiento de Peñíscola se observa que no existe copia digital de los documentos y sólo se pueden hacer copias en papel. Se nos remite a la Conselleria de Infraestructuras y Transportes, Departamento de Puertos, Aeropuertos y Costas en Valencia, porque son ellos quienes presentan el proyecto y, según los funcionarios, a ellos no les han dejado nada más que el proyecto en papel. Existe, claramente, un incumplimiento grave de la Ley 27/2006 de acceso a la información de los ciudadanos en materia ambiental. Recordemos que las Administraciones Públicas están obligadas a dar la máxima difusión de los proyectos que afecten al medio ambiente (Capítulo II, artículo 6) y a fomentar la participación ciudadana en ellos. Se hace especial mención a facilitar la información en soportes digitales, plataformas informáticas, soportes electrónicos, páginas web, etc., para difundir la información. Pues bien, dicho proyecto no se encuentra accesible digitalmente, ni disponible en las webs tanto de la Conselleria de Infraestructuras y Transportes de la G.V., como del Ayuntamiento de Peñíscola.

-SOBRE EL PERIODO DE EXPOSICIÓN PÚBLICA

-En un proyecto de estas características y la enorme información aportada en el estudio informativo, su estudio de impacto ambiental (E.I.A), etc., consideramos claramente insuficiente, para su adecuado estudio y contrastación, la cantidad de treinta días hábiles otorgados.

-FOMENTO DE LA DEGRADACIÓN DE PARAJES NATURALES CERCANOS

-El macropuerto deportivo proyectado se prevé ubicarse en un tramo litoral rocoso de la Sierra de Irta (en fase de degradación y especulación urbanística), a escasa distancia de dos enclaves de alto valor ecológico, el Parque Natural de la Sierra de Irta y la zona húmeda del marjal de Peñíscola. Ambos parajes son de gran importancia ecológica a nivel europeo y sus importantes valores naturales y biológicos, les han hecho merecedores de su actual protección legal. Sin duda, el nuevo puerto y la actividad que se derivará de él, afectará a los dichos espacios protegidos y a otros tramos costeros no protegidos de la Sierra de Irta, debido a fenómenos de destrucción de hábitats y sus especies asociadas, urbanización y hormigonado de amplias zonas, generación de contaminantes, impactos acústicos, cambios en los procesos geodinámicos costeros, etc.

Les recordamos que la marjal de Peñíscola es una zona húmeda protegida por el Catálogo de Zonas Húmedas de la Comunidad Valenciana y la Ley 11/1994 de Espacios Naturales Protegidos de la Comunidad Valenciana; es un Lugar de Importancia Comunitaria-LIC dentro del proyecto Red Natura 2000; se encuentra dentro del programa LIFE de la UE (proyecto de la propia Generalitat Valenciana de Red de Áreas de Reserva para la protección del Samaruc") como una de las zonas a proteger por la existencia de especies prioritarias dentro de la Directiva de Hábitats 97/62/CE, anexo II, como es el caso del Samaruc (*Valencia hispanica*), en la lista de la Red Natura 2.000 y en el catálogo de Zonas húmedas de la Comunidad Valenciana, hoy posee numerosas especies de aves presentes en el anexo 1 de la Directiva 79/409/CE, siendo muchas de ellas nidificantes; en este lugar se encuentra la última población natural conocida en la Comunidad Valenciana del pez espinoso o "punxoset" (*Gasterosteus aculeatus*), etc.

Respecto a la Sierra de Iрта, buena parte de sus terrenos cuentan con la catalogación de Parque Natural, con amplias zonas de protección marina (hasta los 20 metros de profundidad) desde el barranco del Volante en Peñíscola, hasta cala Mundina en Alcossebre; es otro Lugar de Importancia Comunitaria-LIC dentro del proyecto Red Natura 2000; posee numerosas microrreservas de flora especies endémicas y amenazadas, etc.

Los citados parajes, sus hábitats y biodiversidad, son susceptibles de ser afectados por el proyecto presentado debido a enormes fenómenos de especulación del suelo en todos los sectores que causará este nuevo reclamo deportivo en nuestro litoral.

-Tampoco resulta aceptable, desde el punto vista ambiental, construir el enorme puerto deportivo por los posibles daños territoriales y de fragmentación a los ecosistemas citados, yendo contra las propias recomendaciones de la Estrategia Española de Conservación de la Biodiversidad (EECB), que promueve la incorporación de criterios ambientales en la planificación de infraestructuras a fin de evitar los impactos negativos y la pérdida de valor en las áreas naturales. De este modo es imprescindible considerar estos impactos de forma previa en la planificación de esta infraestructura, debiendo primar los criterios de conectividad, proximidad y fragmentación de los espacios naturales.

En particular, y en relación con esta EECB, será necesario:

La realización de una valoración cualitativa y cuantitativa del grado de fragmentación que comporta la nueva infraestructura propuesta, y sus consecuencias para la viabilidad de las poblaciones de fauna y flora terrestre y marítima y supervivencia de los frágiles ecosistemas a los que afecta.

-DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

-El estudio de impacto ambiental es otro típico "copiar-pegar" cuya base son otros estudios similares realizados en otras zonas de España y que sirven como base para este proyecto.

-Existen graves confusiones en las asociaciones vegetales, llegando a decir que la maquia litoral mediterránea de coscojo y palmito la forman comunidades "*Cneorum tricoccori*". ¡Guau, asociaciones típicas de las islas Baleares y sur de España! Si todo está así.....

-Pero aún es más grave que se documenta el estudio con legislación derogada. Srs, no vemos por ninguna parte menciones a la nueva Ley 42/2007 de patrimonio rural y biodiversidad, con lo cual la protección de fauna y flora está toda basada en legislación obsoleta y no válida, y por tanto los datos están desfasados. Un estudio ambiental con semejante error es inviable.

-También, en la práctica totalidad de la costa litoral del Baix Maestrat (CS), roquedos calizos, existen abundantes poblaciones de dátil de mar (*Lithophaga lithophaga*), molusco marino presente en el anexo IV de la Directiva 92/43/CEE, lo que implica una protección estricta, tanto de la especie como de su hábitat; parece ser que esta circunstancia no va a ser posible ya que se alterarán completamente los roquedos de la zona y otros aledaños por alteraciones de la dinámica litoral.

-En ámbito de la zona de estudio existen buenas poblaciones de *Posidonia oceánica*, fanerógama bentónica que realiza la fotosíntesis y reporta numerosos beneficios ambientales como es la producción de oxígeno, servir de refugio a especies de peces y cefalópodos, la defensa de la costa de la erosión provocada por temporales y la creación de suelo útil. Por todo ello, está incluida como especie a proteger en diferentes normativas internacionales como el Convenio de Berna (Decisión 82/72 CEE) y la Directiva Hábitat (92/43 CEE y 97/62/CEE). En la página 61 del Estudio de Impacto Ambiental se dice que "se ha

identificado la presencia de comunidades de la fanerógama marina *Posidonia oceánica* sobre sustrato blando; aunque no se ha identificado sobre sustrato duro, podría encontrarse también en algunos enclaves sobre roca en la zona más litoral”. Debería primar, por tanto, evitar afecciones al medio marino que degraden o alteren estas poblaciones u otras alteraciones de los fenómenos de dinámica litoral. Realizar una obra de estas magnitudes asegura, en amplias zonas del litoral, afecciones por previsible operaciones de dragado de fondos, fenómenos de turbidez en las aguas, destrucción de la zona rocosa, contaminación de las aguas, construcción de espigones, variación de corrientes marinas, etc.

-INSUFICIENTES ACCESOS AL FUTURO PUERTO.

-Es necesario garantizar que el nuevo puerto tenga unos accesos suficientes y técnicamente correctos. La única vía de acceso que existe es una antigua vía pecuaria conocida por el camino del Pebret. Este camino tiene unos 6 metros de anchura. Presenta cerradas curvas con escasa visibilidad y fuerte pendiente. Su trazado es el de la antigua vía pecuaria y no está preparado para soportar el tráfico pesado, necesario para la construcción del puerto y explotación comercial. Dado que las zonas aledañas terrestres (zona oeste) cuentan con numerosas construcciones (y se va a construir más y más), parece inviable su ampliación por esta zona, lo que condena nuevamente a otras zonas litorales aledañas (acantilados y zonas de dominio público marítimo terrestre del trayecto) a alterarse y destruirse, afectando a más hábitats de alto valor ecológico.

Por tanto no hay vías de acceso suficiente y técnicamente correctas, aunque se intenten maquillas con este proyecto.

Queda claro que los actuales accesos son manifiestamente insuficientes y obsoletos, y con la futura construcción de este puerto se saturaría aún más la única vía de acceso a las numerosas viviendas y urbanizaciones del sur de Peñíscola. Recuerden que Peñíscola en época alta de explotación turística (julio a septiembre) alberga a más de 200.000 personas y existe, de forma recurrente, un caos circulatorio en todas sus carreteras. Sólo faltaba otro reclamo urbanístico.

-INCUMPLIMIENTO DEL PLAN DE PUERTOS E INSTALACIONES DEPORTIVAS

-Dado que nuevamente se plantea la creación de un nuevo puerto en zonas exógenas al del actual puerto de Peñíscola, les volvemos a recordar, al igual que hicimos en las alegaciones de 2005, que:

“Plantear un nuevo puerto, tan cerca del actual puerto de Peñíscola, resulta incompatible e incoherente con lo establecido en el Decreto 36/2002, de 5 de marzo, de la Generalitat Valenciana, por el que se aprobó el Plan de Puertos e Instalaciones Náutico-Pesqueras. Dicho nuevo Decreto se dictó para modificar puntualmente el Decreto 79/1989, de 30 de mayo, del Gobierno Valenciano y se justifica en que el anterior Plan de Puertos del 1989 se impedía, en la mayoría de los casos, la ampliación de los puertos. El Decreto 36/2002 dice que *“Siendo preferible, en general, la ampliación de un puerto a la ocupación de una nueva zona de costa, esta modificación abre la posibilidad de que se estudien las ampliaciones de los puertos actuales.”*

Así el artículo 14.2.2 de la Normativa del Plan de Puertos e Instalaciones Náutico-deportivas de la Comunidad Valenciana queda así: *“En los puertos e instalaciones existentes se podrán tramitar solicitudes de ampliaciones exteriores, aún cuando se pretenda la ocupación de zonas de exclusión total contiguas, que podrán autorizarse si de la tramitación se concluye la no afección a los valores protegidos por el Plan y, en concreto, a la dinámica litoral y a los medios bióticos terrestre y marino, con las limitaciones genéricas y sectoriales establecidas en las Leyes 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos, y la Ley 2/1989, de 3 de marzo, de la Generalitat Valenciana, de Impacto Ambiental, con sus modificaciones, y según los reglamentos que las desarrollan; todo ello sin perjuicio de la correspondiente modificación del planeamiento urbanístico aplicable, cuando proceda”.*

El actual puerto de Peñíscola fue construido en los años 40 y estaba previsto remodelarlo. Creemos que se puede remodelar, modificar y ampliar para dar servicio a la demanda real de embarcaciones de recreo, produciendo un menor impacto ambiental, paisajístico y litoral, que la creación de un nuevo puerto deportivo. Además las embarcaciones de recreo van a poder contar con oferta de numerosos puertos deportivos.

-ESTUDIOS DE DEMANDA DE PUNTOS DE ATRAQUE

-Resulta curioso ver cómo en el documento de síntesis del Estudio de Impacto Ambiental-EIA, en su pág. 5, se habla, para justificar el proyecto, “*de la pequeña cantidad de amarres (50) del actual puerto de Peñíscola y de la inexistencia de puerto deportivos en la comarca del Baix Maestrat*”.

Parece ser que todo vale para intentar justificar esta obra aunque se incurra en falacias como la que expresa la anterior afirmación de los autores del proyecto y que demuestra, una vez más, que o bien existe un gran desconocimiento de la zona litoral de la comarca del Baix Maestrat, o bien, por causas externas, se intenta restar importancia a la actividad náutico-deportiva de la zona y sus actuales infraestructuras. Miren, en la actualidad las embarcaciones de recreo cuentan con una gran oferta de puertos deportivos en el litoral cercano. En un radio de 15 km. desde la localidad de Peñíscola, tenemos el puerto deportivo de Vinaròs, Benicarló (este último remodelado hace escasos años) y Alcossebre (perteneciente al municipio de Alcalá de Xivert). Todos estos puertos tienen previsiones de ampliaciones en los próximos años. Además, tal y como refleja el *Informe Banderas negras 2009*, pag. 103, (http://www.ecologistasenaccion.org/IMG/pdf_Informe_banderas_negras_2009_web.pdf): “*existe una media de 10 puertos por cada 100 km (índice que supera ampliamente la media del resto del litoral español...*”, no tiene sentido ocupar más costa con la aprobación y creación de otro puerto deportivo. La densidad de puertos en la costa norte de Castellón es muy alta y esta obra sólo obedecería a fines especulativos y urbanísticos.

No existen, por tanto, estudios reales de demanda de atraques que justifiquen dicha obra.

-DEPURACIÓN DE AGUAS RESIDUALES

-El estudio hace referencia a la existencia de una depuradora de aguas residuales basada en el Plan de Ordenación Urbana-PGOU de 2008. Les recordamos que este PGOU, a día de hoy, no está aprobado por parte de la administración y a su vez, la citada depuradora de aguas residuales es inexistente y ha sido licitada durante mayo de 2009 y adjudicada finalmente a la empresa FACSA por publicación en el BOE nº 122 de 20 de mayo de 2009. Además han existido distintas posibles ubicaciones del proyecto de depuradora, haciéndose expropiaciones municipales de terrenos donde no se aprobó su ubicación, con lo cual se fomenta la especulación del suelo.

Hasta ahora, por tanto municipio de Peñíscola no tiene depuradora y vierte sus aguas residuales sin la depuración previa que exige la Ley, incumpliendo la directiva 91/271/CEE de aguas residuales. Según el artículo 4 de la Real Decreto Ley 11/1995 –de 28 de diciembre, por el que se establecen Normas aplicables al tratamiento de las Aguas Residuales Urbanas- (BOE 312/1995 de 30-12-1995, pág. 37517), Peñíscola había de disponer de depuradora en funcionamiento desde el 1 de enero de 2001.

Las aguas residuales actualmente van a parar al mar a través de un emisario submarino y, puesto que buena parte de los emisarios se encuentran con fugas (seguro que el de Peñíscola también), junto con las corrientes marinas N-S y la zona de escorrentía proveniente de la Serra de Irtá (pluviales y fugas de aguas residuales de las construcciones existentes), la zona Raco Calent, área propuesta para el proyecto, recibe buena cantidad de las aguas residuales vertidas y sedimentos de pluviales, produciéndose, desde julio a septiembre, continuados fenómenos de alta densidad de nutrientes y sedimentos, que provocan alteraciones de las comunidades bióticas de la zona. Esta circunstancia hace que cada verano la zona marina adquiera tonalidades rojizas y fuertes olores debidos a la putrefacción de las comunidades vegetales y animales presentes en esta cala y alrededores. Es por tanto una lugar dónde difícilmente se evitarán estos fenómenos una vez realizada la obra y en su explotación.

-AFECCIONES A LA PLAYA SUR

-El proyecto de macropuerto deportivo prevé la creación de un enorme dique desde Cerro Mar hasta la cala de Finca del Moro. Esto supone que alterarán todos los procesos de dinámica litoral en la zona de la playa sur de Peñíscola, puesto que junto con el actual dique del puerto de Peñíscola fomentarán la anoxia de la playa sur y su degradación. La renovación de las aguas será prácticamente nula por corrientes marinas y temporales, y sólo recibirá las aguas procedentes de la marjal de Peñíscola, que no se encuentran en su mejor momento ya que reciben numerosos vertidos de aguas residuales de las áreas urbanas de la costa norte y oeste.

-RIESGO POR TRANSPORTE DE SUSTANCIAS INFLAMABLES Y PELIGROSAS.

-La actividad del puerto deportivo, requerirá el consumo de importantes cantidades de carburantes, los cuales deberán transportarse a través de zonas urbanas, intensamente habitadas en los meses de verano, justamente cuando la actividad del puerto deportivo se prevé mayor. Al ser los accesos inadecuados, este transporte se convierte en peligro y de alto riesgo para la ciudadanía.

-Resulta increíble que el actual puerto de Peñíscola (básicamente pesquero) no cuente con una gasolinera dentro del recinto portuario para recargas de combustible de los barcos pesqueros y aquí se proponga la creación de todo tipo de servicios. Vamos primero se deberían priorizar las infraestructuras necesarias y vitales para el desarrollo de la actividad comercial, con las debidas medidas de seguridad y minimización de riesgos laborales, ambientales, etc., y al final las infraestructuras de ocio y lujo, como la propuesta.

-UN NUEVO RECLAMO URBANÍSTICO

-El nuevo puerto deportivo proyectado, de promoción privada, se trata de un nuevo reclamo urbanístico para la zona sur de la Sierra de Irta, clasificada de expansión urbana, a unir a otros “ganchos” urbanísticos como los proyectos de campos de golf propuestos en esa misma zona. De esta forma se crean expectativas y demandas para urbanizar masivamente la zona sur, especular con sus suelos y hacer auténticos negocios inmobiliarios y urbanísticos en zonas donde se proyectan infraestructuras de lujo, como los campos de golf y los puertos deportivos.

El puerto será privado y ahora potenciado hasta por la propia administración, pero las infraestructuras que va a necesitar muchas tendrán que ser públicas, y requerirá la creación de nuevas infraestructuras: centros comerciales, aparcamientos, etc, cada cual con su correspondiente impacto ambiental y paisajístico, que finalmente multiplica los efectos ambientales de este tipo de construcciones. Además necesitarán para las labores de ocupación terrestre y ocupación de las zonas de dominio público marítimo terrestre (se pretenden ganar al mar 116.794, 85 m²) y eso requerirá una autorización nacional ministerial, llamada documento de adscripción. Pues bien no existe tal documento y por tanto sería muy llamativo que se autorizara el proyecto y luego no se pudiera desarrollar al no ser autorizada la ocupación de la zona litoral pública marítimo-terrestre.

En Peñíscola faltan muchas infraestructuras básicas, como atención sanitaria, aparcamientos, jardines, escuelas, depuradoras, etc., y el nuevo puerto deportivo agravará los problemas actuales de falta de infraestructuras.

El nuevo puerto no costeará ni aportará suelo a la propiedad pública, para la creación de estos servicios básicos. Todos los propietarios de suelo, cuando van a urbanizar, y construir edificios, han de ceder como mínimo un 40% del suelo de la finca inicial para las dotaciones públicas. Los promotores y propietarios del nuevo puerto no aportarán suelo que contribuya a la mejora de la calidad de vida de la localidad de Peñíscola.

-FALTA DE JUSTIFICACIÓN DE INTERÉS PÚBLICO

-El nuevo puerto deportivo que se propone no responde a ninguna necesidad social ni demanda de uso planteada. No existe un estudio serio sobre las previsiones de crecimiento futuro del sector náutico deportivo que justifiquen la necesidad de construir este nuevo puerto deportivo en Peñíscola, y mucho menos, de la magnitud como el que se plantea.

Las estimaciones de demanda son erróneas y abusivamente exageradas y ponen de manifiesto una realidad sobre los puertos deportivos: permanecen vacíos o semi-vacíos durante más de la mitad del año y su construcción sólo beneficia a los promotores de los proyectos, no teniendo en cuenta las necesidades reales ni la destrucción que ocasionan.

El actual puerto de Peñíscola cuenta con 36 embarcaciones pesqueras y un puerto deportivo con 75 amarres más que suficiente.

En el puerto no existe una saturación de embarcaciones suficiente para justificar la creación de este gran puerto.

Este puerto deportivo que se propone para embarcaciones recreativas algunas de gran eslora son prácticamente inexistentes en el puerto de Peñíscola. El puerto cuenta con embarcaciones deportivas de pequeña eslora, y de escaso número.

El nuevo puerto deportivo está previsto para más de 750 amarres para yates, algunos de gran eslora. Si tenemos en cuenta la población censada en Peñíscola, que según el INE en el año 2004 era de 5.809 habitantes. Ofrece una ratio de 7 personas/amarre. Entendemos que es desproporcionado el número de amarres para la población permanente que vive todo el año en Peñíscola.

Además el Plan de Infraestructuras estratégicas para el periodo 2004-2010 de la Generalitat Valenciana, prevé reestructurar y ampliar el actual puerto de Peñíscola.

Entendemos que no está justificado este gran puerto deportivo. No son necesarios 2 puertos en Peñíscola, y menos tan cerca uno del otro.

En el actual puerto de Peñíscola está prevista su ampliación y remodelación. Estas reformas realizadas de forma adecuada pueden atender la demanda real y prevista en el futuro de embarcaciones de recreo.

Si el nuevo puerto respondiera verdaderamente a un interés público y a una necesidad, es más viable y tiene menor impacto ampliar el actual puerto de Peñíscola. Una adecuada ampliación es suficiente para dar servicio a las embarcaciones que requieran atracar en Peñíscola.

Además otros puertos colindantes también tienen prevista su ampliación, el de Benicarló y el de Alcossebre. Las ampliaciones de los puertos de Benicarló, Peñíscola y Alcossebre pueden incrementar el número de amarres de forma más que suficiente para la demanda prevista de amarres para embarcaciones de recreo.

No puede ser considerado como positivo el nuevo puerto deportivo de Peñíscola por un crecimiento de las actividades que supongan un incremento en el número de visitantes mientras todavía no han sido solucionados los problemas derivados del excesivo crecimiento de residentes en Peñíscola. Ejemplos de estos problemas son la falta de depuración de las aguas residuales o los graves problemas de circulación. Si se pretende aumentar la población habría primero que plantear los problemas actuales y dar una solución a los futuros antes de que se produzcan.

-EXCESIVA PROXIMIDAD CON EL ACTUAL PUERTO DE PEÑÍSCOLA.

-Aparte del gran impacto visual que creará el nuevo puerto deportivo, su proximidad al puerto de Peñíscola incrementará el riesgo de accidentes por tráfico marítimo. Al haber más densidad de embarcaciones los riesgos aumentan considerablemente por solapamiento de actividades pesqueras y deportivas, sobre todo en época estival.

-EL PROYECTO NO CUMPLE LOS OBJETIVOS Y FINALIDADES EXPRESADOS EN LA LEY 22/1988, de 28 de Julio, DE COSTAS.

-En el artículo 2 de dicha ley viene expresado que la actuación administrativa sobre el dominio público marítimo-terrestre perseguirá los siguientes fines:

“b) Garantizar el uso público del mar, de su ribera y del resto del dominio público marítimo-terrestre, sin más excepciones que las derivadas de razones de interés público debidamente justificadas.

c) Regular la utilización de estos bienes en términos acordes con su naturaleza, sus fines y con el respeto al paisaje, al medio ambiente y al patrimonio histórico. d) Conseguir y mantener un adecuado nivel de calidad de las aguas y de la ribera del mar.”

Sin embargo, tal y como queda expresado en las presentes alegaciones, el actual proyecto carece de la justificación debida en cuanto al interés público que pretende cubrir.

En ningún caso respeta el paisaje, el medio ambiente el patrimonio histórico y no sólo no consigue mantener un adecuado nivel de calidad de las aguas y de la ribera del mar sino que contribuirá a agravar los actuales problemas de contaminación de esta zona.

-EL CASTILLO COMO RECURSO TURÍSTICO E IDENTIFICADOR DE PEÑÍSCOLA

-Se verá claramente dañada la imagen de Peñíscola, su costa y su monumento de primer orden, el castillo. Fijéense que el Castillo de Peñíscola quedará ridiculizado con esta faraónica obra. Para reflexionar::

- 1.-El monumento es visitado por más de 300.000 personas cada año.
- 2- Se registran 68.600 entradas en Google con la frase “Castillo de Peñíscola”, 5.180 de ellas imágenes.
- 3.- La página de turismo de la Comunidad Valenciana lo incluye en el listado de los 5 monumentos de referencia.
- 4.- Es uno de los monumentos civiles más visitados de España
- 5.- El espacio del proyecto de puerto deportivo ocupa aproximadamente 1.100 metros de costa, el 13% total de la costa del municipio y que ocupará casi 4 veces la superficie del Casco Histórico (4,39 hectáreas frente a 17 hectáreas propuestas por el proyecto)

-IMPACTOS AL PAISAJE

-El macroproyecto presentado supone una alteración clara del paisaje, el litoral y la línea de costa debido a espigones, rompeolas, malecones, etc. Para el municipio, que vive del turismo y sus atractivos de sol, playa, paisaje y valores naturales, crear esta alteración tan importante en el paisaje creemos que es contraproducente, pues tan sólo se busca el lucro económico y la especulación urbanística a toda costa. Destruir el paisaje litoral marítimo-terrestre, desde nuestro punto de vista, es un lujo que a la larga pasa factura.

Desde la playa sur de Peñíscola se va a perder el valor paisajístico de ver la línea del horizonte. Sólo se verá una estrecha franja de línea de horizonte, entre dos muros de los dos puertos, el actual y el nuevo puerto deportivo.

Asimismo, los impactos paisajísticos, por la zona sur, sobre el castillo y el tómbolo de Peñíscola, serán inasumibles. En gran puerto proyectado provocará una competencia brutal con la imagen paisajística de esta monumental fortaleza en el mar, afectando seriamente al paisaje.

Además creemos que el estudio de integración paisajística tiene serias deficiencias. Adjuntamos informe de elaborado por expertos en paisaje de la Universidad Autónoma de Madrid para Ecologistas en Acción:

“Evaluación sesgada de los impactos sobre el Punto de Observación Principal y el Castillo de Peñíscola como Recurso Paisajístico, errores de aplicación metodológica.

Ante el riesgo de aportar más confusión, dado que el Estudio de Integración Paisajística del Puerto Deportivo Marina Racó Calent de Peñíscola es farragoso y profuso en inexactitudes metodológicas, valoraciones no contrastadas y faltas de criterio metodológico, nos centramos en abordar la valoración realizada del Castillo de Peñíscola analizando los criterios adoptados por el equipo redactor del EIP.

El Estudio de Integración Paisajística del Puerto Deportivo Marina Racó Calent de Peñíscola reconoce al Castillo de Peñíscola como el Recurso Paisajístico de mayor importancia y reconoce la amenaza que supone la obra proyectada sobre el mismo, por ello nos centramos en analizar la valoración realizada y las conclusiones del EIP presentado.

“considerando que el recurso más relevante que puede verse afectado visualmente es el Castillo de Peñíscola” (Pag. 64. 7.2.1., EIP Puerto Deportivo)

“el recurso de mayor valor patrimonial del ámbito es el Castillo de Peñíscola, de indudable preponderancia visual sobre la zona. Mediante los análisis visuales descritos con anterioridad, se justifica la no disminución de la integridad en la percepción del mismo, tras la construcción del Puerto Deportivo ya que debido a la distancia a la que se sitúa del mismo y a los ángulos de visión estudiados, el puerto no va a interferir en la visión del Castillo.” (Pag. 69, EIP Puerto Deportivo)

Como se explicita la argumentación se basa en la distancia existente entre el Castillo y el Puerto Deportivo proyectado (situándose entre los 1.027 del punto más cercano y 1.550 metros del extremo sur), y la visibilidad desde el proyecto hacia el Castillo.

Para ello se basan en el *Principio Higuchi* y la *Ley Merten*. Pasamos por ello a analizar la utilización de estos argumentos.

El Principio Higuchi (Higuchi, 1984) es planteado en la bibliografía del autor en el contexto de la evaluación de la visibilidad de elementos del paisaje enmarcados en un fondo visual sobre el que los elementos no perceptibles formarían parte de lo que él llama *“paisaje prestado”* (Higuchi, 1984).

“El Principio de Higuchi establece que si un elemento está dentro de un ángulo de 5° con el horizonte es “paisaje prestado”, pertenece al fondo de la imagen percibida y no tiene importancia.”

Si definimos la línea del horizonte como *“Límite visual de la superficie terrestre, donde parecen juntarse el cielo y la tierra”* (RAE, 22ª Edición), o definida más técnicamente como *“la línea de silueta más*

característica, resultado de apreciar las formas del relieve contrastadas sobre el fondo del cielo” (Español, 1998), el Castillo se situaría sobre la misma, es decir sobre el relieve, no concernido “*dentro de un ángulo de 5° con el horizonte*”. Por ello no sería aplicable el Principio Higuchi en este caso.

Además el Castillo forma parte del “*skyline*” (Español, 1998), o contorno de los edificios contra el cielo, aumentando su “nitidez” (Español, 1998), es decir, aumentando su grado de definición de la línea del mismo, reforzado por su “*contraste interno de textura*” (Español, 1998) con el fondo escénico del cielo. Por todo ello el Castillo será fácilmente perceptible desde el Puerto proyectado.

En relación a los observadores potenciales, El Castillo supone un “*punto singular*, definiendo *punto singular* como “*aquellos que, por sus particulares características visuales, se pueden distinguir del resto de puntos del territorio*” (Tevar, 1995). Por lo que el Castillo debido a sus características, ubicación y representatividad nos lleva a elevar el potencial de percepción del Castillo, situado dentro del plano medio de visibilidad focalizando la atención y siendo fácilmente perceptible desde la actuación proyectada.

El otro argumento sobre el que se basa la evaluación de la visibilidad del Castillo sobre el Puerto proyectado es la Ley Merten (Merten, 2009). En este caso desestimamos este argumento ya que se realiza una mala interpretación del mismo no siendo aplicable a este contexto.

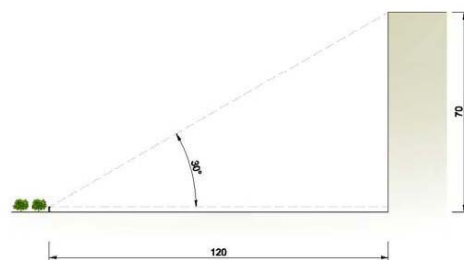
Así la Ley Merten dice que :

“... en las franjas de bordes urbanos, según la cual, el paisaje incluido en una visual que forme un ángulo de 30° con el elemento destacado del fondo escénico está en su espacio visual y caracteriza predominantemente el paisaje visual percibido por el espectador”. (Revisión simplificada del PG de Valencia, 2009)

En este sentido esta ley se aplica en la determinación de los límites entre dos unidades de paisaje, más concretamente en la interfase urbano-rural (Ruiz, 2004). En este sentido Merten nos dice que:

“en las franjas de bordes urbanos, según la cual, el paisaje incluido en una visual que forme un ángulo de 30° con el elemento destacado del fondo escénico está en su espacio visual y caracteriza predominantemente el paisaje visual percibido por el espectador.”

“Es lo que se expresa en la figura siguiente, para un edificio de 18 plantas (con 70 metros de altura); según la ley de Merten, el paisaje dentro de los 120 metros horizontales más próximos al edificio se percibiría como urbano.” (Revisión simplificada del PG de Valencia, 2009)



Por lo tanto esta “ley” no supone un argumento válido en el contexto de la evaluación de la visibilidad de actuaciones sobre el paisaje, como la que nos ocupa, desestimando por tanto su aplicación en la evaluación de la visibilidad del Castillo frente al proyecto de Puerto Deportivo.

Una vez desestimados los argumentos utilizados por el equipo redactor del EIP para justificar “*la no disminución de la integridad en la percepción*” del Castillo (pag. 69; EIP del Puerto Deportivo). Quisiéramos centrarnos en mostrar la importancia de este hito paisajístico y la importante afección sobre el mismo del proyecto de Puerto Deportivo, según la normativa vigente en materia de paisaje en la Comunidad Valenciana.

En primer lugar nos gustaría recordar que el Art. 37 del Reglamento del Paisaje:

Artículo 37. Valor Paisajístico

7. En cualquier caso deberá atribuirse el máximo valor a los paisajes que ya están reconocidos por una figura de la legislación en materia de protección de espacios naturales y patrimonio cultural. (DOGV - Núm. 5.325)

En este sentido el Castillo de Peñíscola es Bien de Interés Cultural, hallándose bajo la protección de la Declaración genérica del Decreto de 22 de abril de 1949, y la Ley 16/1985 sobre el Patrimonio Histórico Español, habiéndose Declarado Monumento Histórico-Artístico Nacional por el Decreto del 3 de junio de 1931 (BOE 04/06/1931).

En esto difiere el EIP presentado que en el punto 6.1.2. “Valoración de las unidades y recursos paisajísticos”, realiza la siguiente valoración.

Castillo de Peñíscola

VALOR PAISAJISTICO	ALTO
CALIDAD PAISAJISTICA	ALTA
Calidad de la escena	ALTA
Singularidad o rareza	ALTA
Representatividad	MUY ALTA
Interés para su conservación	MUY ALTA
Integración en el paisaje	ALTA
PREFERENCIAS DE LA POBLACIÓN	ALTA
VISIBILIDAD	ALTA

Fuente: Estudio de Integración Paisajística del Puerto Deportivo Marina Racó Calent de Peñíscola

Por lo consignado en el Art. 37 la valoración no es pertinente ya que el Reglamento del Paisaje obliga a asignar la categoría máxima “Muy alto” valor paisajístico.

Continuando con la argumentación encontramos que el EIP determina que el Castillo supone un Recurso Paisajístico, al mismo tiempo que asigna al mismo como Punto de Observación Principal (Punto 6.1.4.2. Factores de visibilidad. Calidad extrínseca).

Puntos de Observación

Castillo de Peñíscola	
Visibilidad del ámbito	Alta
Observadores potenciales	Alta potencialidad para la observación: residentes/visitantes
Recursos visuales	Recursos visuales, naturales y culturales
Unidades visibles	Unidad natural, Periurbana natural, Urbana y Rural
Clasificación	PRINCIPAL

Fuente: Estudio de Integración Paisajística del Puerto Deportivo Marina Racó Calent de Peñíscola

Atendiendo al Artículo 50 del Reglamento del Paisaje:

2. Se entenderá que una actuación no está integrada en el paisaje y, consiguientemente, produce impacto paisajístico y visual cuando se den una o varias de las siguientes circunstancias:

g) Domina, alterando negativamente, la composición del paisaje o sus elementos percibidos desde un Punto de Observación Principal. (art. 50 Reglamento del Paisaje)

f) Difiere y contrasta significativamente del entorno donde se ubica y reduce el valor visual del paisaje por su extensión, volumen, composición, tipo, textura, color, forma, etc.

Reconociendo que el Castillo Punto de Observación Principal, y Recurso Paisajístico de Máximo Valor, con una alta frecuentación y número de visitantes al año. Entendemos que una actuación localizada en el rango de visibilidad media, con una extensión de 17 Ha., ganadas al mar (casi cuatro veces la superficie del Casco histórico del municipio), a lo largo de un kilómetro de costa (lo que rompe la línea visual mar-tierra), y situado a nivel del mar y localizada 65 metros por debajo del Punto Principal de Observación, determinando un punto panorámico (Español, 1998), determinado por en Castillo, podemos afirmar que el Puerto Deportivo generará un impacto visual negativo afectando a los puntos g) y f) del Art. 50 del Reglamento del Paisaje.

REFERENCIAS

Área de Urbanismo Vivienda y Calidad Urbana-Dirección General de Planeamiento. 2009. Revisión simplificada del PG de Valencia. (En http://gd-static.simauria.com/store/pgou-valencia/pdf/propuesta_memoria_ambiental.pdf)

- Bernáldez, F.G. 1984. *Ecología y paisaje*. H. Blume. Madrid
- Bernaldez, F.G. 1985. *Invitación a la ecología humana. La adaptación afectiva al entorno*. Tecnos. Madrid
- Bernáldez, F.G.; Ruiz, J.P. & Ruiz, M. 1984. *Landscape perception and appraisal: ethics, aesthetics and utility*. En: Krampen, M. (ed.) *Environment and Human Action*. Hochschule der Kunst. Berlin.
- Boletín Oficial del Estado. Del 4 de junio de 1931.
- Conselleria de Medi Ambient. *Plan de Acció territorial de la Huerta Valenciana*. 2008
- Douglas Amedeo, David G. Pitt and Ervin H. Zube, 1989. *Landscape Feature Classification as a Determinant of Perceived Scenic Value*. *Landscape Jnl.* 8(1):36-50 (1989); doi:10.3368/lj.8.1.36
- Español, I. 1998. *Las obras públicas en el paisaje*. CEDEX. Madrid
- Gary R. [Clay](#) and Robert K. [Smidt](#), 2003. *Assessing the validity and reliability of descriptor variables used in scenic highway analysis*. [Volume 66, Issue 4](#), 15 February 2004, Pages 239-255
- HIGUCHI, T., 1988. *The Visual and Spatial Structure of Landscape*. M.I.T. Press. Cambridge.
- Merten, Elke. 2009. *Visualizing Landscape Architecture*. Functions, Concepts, Strategies. Editorial Birkhauser Verlag
- Real Academia de la Lengua, 2008. *Diccionario de la lengua española*. Espasa Calpe. Madrid
- Tevar, 1995. *Propiedades de la cuenca visual en la descripción del paisaje*. Tesis Doctoral. E.T.S. Ingenieros de Montes de Madrid.
- Tveuit, M., Ode, A. y Fry, G. 2006. *Key concepts in a framework for analyzing visual landscape character*. *Landscape Research*, Vol. 31, Nº 3, 229-255.

Por todo ello, **SOLICITA**:

- Que se anule el “PROYECTO DEL NUEVO PUERTO DEPORTIVO DE PEÑÍSCOLA” y se paralice su tramitación por los motivos expuestos en estas alegaciones.
- Que se busquen otras posibilidades más viables para el desarrollo de esta infraestructura (remodelación/ampliación puerto actual), que no creen infraestructuras exógenas a las actuales y que cumplan con la legislación vigente.
- Que se nos considere como parte interesada en el expediente administrativo del puerto deportivo de peñíscola y se nos notifiquen las resoluciones, acuerdos o modificaciones que se adopten en el mismo.

En Vinaròs a 11 de diciembre de 2009

Firmado: