



**Banderas
negras**
informe 2025

ecologistas
en acción



FICHA TÉCNICA

Título:
Informe Banderas Negras 2025

Realización:
Área de Medio Marino de Ecologistas en Acción

Edición:
Junio 2025

Edita:
Ecologistas en Acción
C/ Peñuelas n.º 12, bajo
28004 Madrid

Contacto:
915312739
www.ecologistasenaccion.org



*Ecologistas en Acción agradece la reproducción y
divulgación de los contenidos de este informe
siempre que se cite la fuente.*

Esta actividad recibe financiación del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.



ÍNDICE

INTRODUCCIÓN

BANDERAS POR TERRITORIOS:

ANDALUCÍA 9

Provincia de Huelva
Provincia de Cádiz
Provincia de Málaga
Provincia de Granada
Provincia de Almería

ASTURIAS 41

CANTABRIA 48

CATALUNYA 56

Provincia de Tarragona
Provincia de Barcelona
Provincia de Girona

CEUTA 74

EUSKADI 83

Provincia de Bizkaia
Provincia de Gipuzkoa

GALIZA 97

Provincia de Pontevedra
Provincia de A Coruña
Provincia de Lugo

ILLES BALEARS 115

ISLAS CANARIAS 121

Santa Cruz de Tenerife
Las Palmas

MELILLA 135

PAÍS VALENCIÀ 142

Provincia de Alacant
Provincia de Valencia
Provincia de Castelló

REGIÓN DE MURCIA 162

INTRODUCCIÓN

Un año más, tras una nueva inspección de los más de 8.000 kilómetros de nuestras costas, Ecologistas en Acción presenta el informe Banderas Negras 2025. Desde 2005, Ecologistas en Acción realiza el informe Banderas Negras por el cual se otorgan un total de 48 Banderas Negras. Dos por provincia y/o ciudad autónoma, siendo una bandera negra otorgada por contaminación y otra por la mala gestión ambiental de nuestras costas. Además de este formato informe, también se pueden visualizar las localizaciones de las banderas mediante un mapeo virtual.



[Mapa interactivo localización banderas](#)

El informe Banderas Negras 2025, como años anteriores, recoge las afecciones ambientales más graves en el litoral español, pero no todas, por desgracia podrían ser muchas más las banderas que otorgamos año a año. De las 48 banderas negras concedidas este año encontramos (Tabla 1): 13 por urbanización de la costa y ocupación del Dominio Público Marítimo-Terrestre (DMPT); 12 por vertidos, deficiencias en los sistemas de saneamiento y graves problemas de depuración; 9 por afecciones a la biodiversidad; 5 por acumulación de basuras, plásticos y microplásticos en nuestras

costas; 4 por obras portuarias o de defensa costera innecesarias o mal gestionadas; 3 por contaminación química; 1 por daños al patrimonio histórico y cultural en DMPT; y 1 por un proyecto de almacenamiento geológico de CO₂ que presenta graves daños ambientales y sociales.

Un año más observamos problemáticas similares a las anteriores, aunque sin duda uno de los mayores problemas a los que nos enfrentamos es la apropiación y ocupación del espacio o dominio público marítimo terrestre (DPMT) en el litoral español. Una práctica muy extendida por parte de particulares adinerados y sociedades mercantiles. A pesar de su flagrante ilegalidad, muchas veces algunas administraciones no hacen cumplir la, ya insuficiente, Ley de Costas.

Es el caso de la bandera negra a los propietarios de la urbanización privada en la isla de Toralla, en Vigo, que consideran que toda la isla es de su propiedad y, con el consentimiento de las administraciones, niegan el libre acceso tanto al litoral como al interior de la isla. En otros casos es el propio Estado quien privatiza encubiertamente un espacio público otorgando concesiones a empresas privadas para usos mercantiles que restringen el libre acceso a la población. Este es el caso de Isla Pancha, en Ribadeo, donde además se hace un uso indebido del espacio, ya que este pertenece a la Red Natura 2000. Un uso indebido del espacio público que se repite por toda la costa española incluso en parques naturales, como es el caso de los aparcamientos que invaden el Parque Natural de las Dunas de Liencres y Costa Quebrada, en Cantabria. Y no olvidamos la denuncia del año pasado de chiringuitos en Andalucía que lejos de ser instalaciones temporales cada vez invaden más el DPMT construyendo incluso sótanos y privatizando el uso de un espacio que es y debe ser público.

La sobreexplotación turística, con sus resorts de lujo e instalaciones de ocio exclusivas, está detrás de muchas de las usurpaciones de espacio público y suele ser constantemente señalada, año tras año, en el informe Banderas Negras. Este año se vuelve a denunciar la ocupación del espacio público en las Islas Canarias por la construcción del Hotel RIU Palace Tres Islas en las dunas de Corralejo, municipio de La Oliva en la isla de Fuerteventura. La empresa solicitó una concesión por obras de rehabilitación del hotel RIU que no respetó, pues no permitía la ampliación de instalaciones y que, además, está caducada. Mientras, la Ley de Costas sigue sin aplicarse.

La costa andaluza también es objeto de apropiación indebida, como es el caso que señala la bandera negra otorgada a la costa de Trafalgar en la provincia de Cádiz. El

ayuntamiento de Tarifa sigue autorizando más urbanizaciones en una zona totalmente saturada urbanísticamente, junto al Parque Natural del Estrecho en la ladera de Sierra Plata, abriendo carriles que afectan al patrimonio natural y cultural de esta zona.

Esta ocupación del Dominio Público Marítimo Terrestre por edificaciones y viales genera numerosos problemas en el litoral como la pérdida de arena en las playas. Así sucede, y lo denunciaremos, en la playa de La Antilla, en Huelva. Otra problemática a destacar en esta zona, y prácticamente todo el litoral, es la limpieza mecánica de playas con maquinaria pesada que resulta excesivamente agresiva y causa importantes afecciones a la fauna, en especial a las aves costeras nidificantes como el chorlitejo patinegro.

Tras un año marcado por la DANA no podemos pasar de lado ante la problemática asociada al crecimiento urbanístico en zonas inundables, y no hablamos solo de Valencia donde denunciaremos que siete meses después se publican las banderas azules con la sorprendente lista que incluye prácticamente todas las playas afectadas por los residuos de la DANA. Sino también de la destrucción de hábitats como el humedal del Salar de los Canos en Almería también señalado en una de las banderas negras. O en Catalunya, el territorio con más presión urbanística en el litoral, según los propios informes del MITECO, donde los pocos espacios naturales que quedan son objeto de codicia mercantil. Es el caso de la parte final del río Rec d'en Feliu, en Girona, donde el gobierno municipal de Llançà pretende urbanizar a pesar de ser una zona inundable y de alto valor ambiental en el umbral del Parque Natural de Cap de Creus.

Una de las banderas negras más destacada de este año por apropiación del espacio público marítimo-terrestre es la otorgada a Alberto Nuñez Feijóo, y a su conyuge, por ocupación del DPMT en la playa de O Con, costa de Tirán, en el municipio de Moaña. Aunque la superficie ocupada no representa una gran extensión como en otros casos, sí es muy relevante que el infractor consorte sea el ex presidente de la Xunta y actual presidente del Partido Popular de España. La Xunta de Galicia, gobernada por el Partido Popular, acaba de recibir las competencias en la gestión de los usos del litoral, tras un polémico y judicializado traspaso de competencias del Gobierno central. Que el propio Alberto Nuñez Feijóo, y su pareja, usurpe terrenos de DPMT para su beneficio personal viene a confirmar todos los temores de que la oleada de reclamación de competencias en el litoral realizadas por las autonomías en los que gobierna el Partido Popular no tenían como fin hacer cumplir la Ley de Costas, sino perpetuar la ocupación y apropiación del espacio público realizada por una minoría acaudalada.

Lo mismo sucede en algunas de las otras comunidades que han seguido, o están siguiendo, el ejemplo de Galicia y promulgado su propia ley de Costas para el traspaso de competencias sobre el litoral. El gobierno autonómico del País Valencià ya está aplicando su nueva legislación, la Ley de Protección y Ordenación de la Costa de la Comunidad Valenciana (LPOCV), para retroceder en los escasos avances logrados para la recuperación y regeneración de su litoral. Esta nueva ley facilita la regularización de ocupaciones ilegales y permite el uso privado de espacios que deberían ser públicos, lo que derivará en una desprotección del dominio público a favor de intereses inmobiliarios o turísticos. Relaja los criterios de protección establecidos por la legislación estatal al permitir excepciones a la conservación del litoral que abren la puerta a nuevas construcciones en zonas frágiles como dunas, marjales y humedales. Y permite los hoteles en los primeros 200 m de suelo no urbanizable.

Aunque escondida tras una pátina de forzada legalidad, también cabe señalar la factoría celulósica de ENCE en la ría de Pontevedra como uno de los ejemplos de ocupación y uso industrial indebido del DPMT y de cómo algunas administraciones amparan las ilegalidades de una minoría acaudalada, mientras que aplican la ley sin miramientos al ciudadano de a pie. Las continuas malas prácticas ambientales de ENCE Pontevedra la hicieron merecedora de numerosas banderas negras, teniendo el récord de Galicia.

Lo que queda claro, si observamos la tendencia, es que con esto solo ganan los intereses privados y de una marcada minoría. Transferencias de competencias que buscan privatizar en lugar de conservar, ocupaciones de un espacio público que deja de ser público para poder ser disfrutado solo por aquellos que se lo puedan permitir económicamente, un turismo que asfixia al territorio para dar todo al turista y dejar sin nada a la población local.

Este informe recoge solo 48 banderas, y bien sabemos que podrían ser muchas más, pero las problemáticas son comunes en todos los territorios y tenemos soluciones para afrontarlas, aunque pasen porque unos pocos dejen de apropiarse de lo que es de todas y llenarse el bolsillo a costa de los demás.

Por último, queremos agradecer a todas las personas que han colaborado de manera desinteresada en la elaboración de este informe. Personas activistas y voluntarias de los grupos locales de Ecologistas en Acción y otras plataformas y organizaciones amigas que, gracias a su trabajo, han hecho posible que el informe de Banderas Negras salga a la luz

FEDERACIÓN	PROVINCIA	MALA GESTIÓN AMBIENTAL	CONTAMINACIÓN
Andalucía	Huelva	La antilla (Lepe)	Ría de Huelva
	Cádiz	Municipio de Tarifa	Costa de Trafalgar
	Málaga	Proliferación de puertos deportivos	Microplásticos de las EDAR
	Granada	Senda Litoral de la Costa de Granada	Playas del Delta del río Guadalfeo
	Almería	Playas de Vera	Playa de la RED Natura 2000 “Los bajos de Roquetas de Mar”
Asturias		Dunas del Espartal	Ría de Villaviciosa
Cantabria		Aparcamientos sobre las Dunas de Liencres	Vertidos playa de Usgo
Catalunya	Tarragona	Almacén de CO ₂ frente a la costa de Tarragona	Torre de refrigeración de las centrales nucleares de Ascó
	Barcelona	Delta del Llobregat	Playas de Barcelona
	Girona	Llançà	Lloret del Mar
Ceuta		LICES6310002 del Monte Hacho	Playa y Cala del Desnarigado
Euskadi	Bizkaia	Guggenheim Urdaibai	Superpuerto de Bilbao
	Gipuzkoa	Bahía de Txingudi	Getaria
Galiza	Pontevedra	Isla de Toralla	Playa de O Con, Moaña.
	A Coruña	A la multinacional ALTRI por amenazar la destrucción de la ría de Arousa, desembocadura río Ulla.	Puerto de Suevos, municipio de Arteixo
	Lugo	Isla Pancha, municipio de Ribadeo	Factoría de Alcoa, municipio de Xove.
Illes Balears		Fornells, Menorca	Bahía de Portmany, Eivissa
Islas Canarias	Santa Cruz de Tenerife	Proyecto Cuna del Alma (Puertito de Adeje)	Playa Jardín (Puerto de la Cruz)
	Las Palmas	Hotel RIU Tres Islas en Dunas de Corralejo, Fuerteventura.	Playa de Caleta del Sebo y Playa Francesa en la Isla de la Graciosa término municipal de Teguiise, Lanzarote.
Melilla		Acumulación de basuras en los diques de la costa de Melilla	Estación de Bombeo de Aguas Residuales (EBAR) de Melilla
País Valencià	Alacant	Zona de Cala Mosca y Cala Ferris	Playa Levante, Benidorm
	Valencia	Ley de Protección y Ordenación de la Costa de la Comunidad Valenciana	Residuos de la DANA en las Playas del Parc Natural de l'Albufera
	Castelló	Playa de la Mar Xica en el municipio de Benicarló	Puerto de Castellón, zona sur (puerto industrial)
Región de Murcia		Mar Menor y su cuenca vertiente	Bahía de Portman y Sierra Minera

Tabla 1. Banderas Negras 2025 por comunidades y ciudades autónomas.

ANDALUCÍA

El informe Banderas Negras otorga dos banderas, una por contaminación y otra por mala gestión, por cada provincia litoral del Estado español. La comunidad autónoma de Andalucía recibe diez banderas negras.

Huelva:

Por contaminación:

Ría de Huelva

Por mala gestión:

Playa de La Antilla. Municipio de Lepe

Cádiz:

Por contaminación:

Costa de Trafalgar, por contaminación y ocupación invasiva del litoral

Por mala gestión:

Municipio de Tarifa, por acumulación de proyectos urbanizadores

Málaga:

Por contaminación:

Microplásticos de las EDAR

Por mala gestión:

Proliferación de puertos deportivos en la provincia

Granada:

Por contaminación:

Playas del delta del río Guadalfeo

Por mala gestión:

Senda litoral de granada por destrucción y por ocupación invasiva del litoral

Almería:

Por contaminación:

Playa de la RED Natura 2000 “Los bajos de Roquetas de Mar”

Por mala gestión:

Playas de Vera

Huelva

Bandera negra por contaminación

Ría de Huelva



Resumen:

Nuevos proyectos relacionados con los negocios especulativos en torno al hidrógeno verde, su transporte y usos derivados (metanol, aceite de fusel, etc.) añaden nuevos riesgos que se suman a los ya existentes sin evaluación precisa de la sinergia de impactos ambientales y riesgos de accidente grave, que se concentran en un radio de apenas diez kilómetros. Las actuaciones de la empresa Fertiberia para tapar los residuos peligrosos de las balsas de fosfoyesos perpetúan la destrucción de las Marismas del Tinto con las bendiciones del Ministerio de Transición Ecológica y la Junta de Andalucía, a pesar de los informes de expertos que advierten de sus carencias e impactos y de la reciente constatación del hundimiento del suelo de la marisma bajo el peso de los residuos.

Antecedentes:

La Ría de Huelva ha sido merecedora de Bandera Negra desde que se realizan estos informes anuales. Vertidos de hidrocarburos y residuos, incendios en refinería, episodios de contaminación por SO₂, emisiones de partículas desde los apilamientos al aire libre de coque de petróleo y carbón, han sido constantes desde que en pleno franquismo se instaló un polo químico sobre la Ría de Huelva. Desaparecieron sus playas históricas y las actividades de pesca y marisqueo sufrieron las consecuencias del vertido de las empresas de fertilizantes y de transformación de productos mineros que se

ubicaron primero en la propia ciudad de Huelva y posteriormente en el Puerto Exterior (Palos de la Frontera). A la par, se generaron graves problemas de salud ambiental y para la población, derivados de la mencionada contaminación de la ría y la costa cercana y la contaminación atmosférica persistente durante décadas. Las balsas de fosfoyesos generadas por Fertiberia y otras empresas que explotaron los yacimientos de roca fática del Sáhara, forman uno de los mayores vertederos de residuos peligrosos y radiactivos de Europa, ocupando buena parte de las marismas de la desembocadura del río Tinto, siendo una fuente constante de contaminantes atmosféricos y vertidos y filtraciones a la ría.

Motivo:

Tanto el Ministerio de Transición Ecológica como la Junta de Andalucía y el ayuntamiento de Huelva han dado todas las bendiciones para el proyecto de Fertiberia de tapar las balsas de fosfoyesos lo que supone la renuncia a la recuperación de las marismas del Tinto para la ciudad de Huelva y la consagración del enorme vertedero de residuos peligrosos y radiactivos formados por los 120 millones de toneladas que las ocupan. Tras el paso la borrasca Laurence (marzo 2025) se produjeron vertidos tóxicos al estuario del río Tinto desde las balsas de fosfoyesos situadas a escasos 500 metros de algunos barrios de la ciudad , lo que es una muestra más de que este proyecto es una solución totalmente ineficaz, como ya señalaba en su último informe el comité de expertos independientes creado por el Ayuntamiento de Huelva. Recientemente investigadores de la Universidad de Huelva han constatado a través de imágenes satelitales del programa COPERNICUS cómo las balsas de fosfoyesos continúan hundiéndose con tasas superiores a 5 cm/año en la zona 2 y de 2 cm/año en la zona 3 de los apilamientos. Este episodio muestra de nuevo, los graves fallos en la seguridad y el control de las balsas, de las que se encarga la empresa responsable de los vertidos, Fertiberia, que vuelve a incumplir sus obligaciones y sigue permitiendo que sus residuos contaminen el medio ambiente, con graves consecuencias para la salud de la ciudadanía y a los ecosistemas de la zona.

Por otra parte, el último proyecto de Magnon Green Energy, la antigua ENCE, para fabricar Hidrógeno “verde”, metanol y aceite de fusel en sus instalaciones de Huelva, situadas junto a San Juan del Puerto, también en plenas marismas del Tinto, nos retrotraen a los tiempos de la histórica contaminación producida por aquella factoría operante desde los años 60 del siglo pasado, identificable por los genuinos olores pestilentes asociados a los mercaptanos y los problemas para la salud generados por los escapes de Sulfuro de Hidrógeno que afectaron a la población de San Juan del Puerto y

algunas barriadas de Huelva. Tampoco hay que olvidar los vertidos contaminantes que afectaron a la ría del Tinto y los distintos depósitos de tierras contaminadas por la actividad industrial de ENCE que devastaron buena parte de los espacios naturales del entorno de la fábrica. A ello cabe añadir la proliferación descontrolada de plantaciones de eucaliptos en toda la provincia, que arrasaron multitud de espacios forestales y ecosistemas y que iban destinados a la producción de pasta de papel en la fábrica de Celulosa.

Soluciones o propuestas de mejora:

- Evaluaciones de impacto ambiental y de seguridad realizadas con solvencia para nuevos proyectos, teniendo en cuenta el entorno donde se van a ubicar y el replanteamiento de un futuro industrial sin producción de combustibles fósiles.
- La renuncia a la propaganda sobre proyectos de hidrógeno con la denominación de verde, sin que se resuelvan las incógnitas sobre sus fuentes energéticas ni de los recursos de agua que requieren.
- Control y medidas preventivas ante los riesgos de vertidos desde buques e instalaciones de carga y descarga.
- Restauración de los espacios marismeños, incluyendo los ocupados por más de cien millones de variados residuos peligrosos que se esconden bajo la denominación de fosfoyesos.



Ría del Tinto , con los fosfoyesos y un hospital de Huelva al fondo.

Huelva

Bandera negra por mala gestión

La Antilla, Lepe



Resumen:

La ocupación indebida e ilegal, en algunos casos, de la playa de La Antilla impide los flujos de arena y la formación natural de frentes dunares, dejándola sin protección ante temporales. Enormes chiringuitos, edificaciones y una carretera invaden el espacio de la playa, a esto se suma la presión continua de actuaciones para defenderlos. Todo ello ha originado un constante despilfarro de dinero público en realimentaciones de arena, que culmina con el inicio de las obras para construir un espigón aprobado hace dos años.

Antecedentes:

La playa de La Antilla ha sido merecedora de Bandera Negra en numerosas ocasiones, la última en 2023. La urbanización de La Antilla tiene ya varias décadas y la primera línea de edificaciones, así como la carretera-calle que se sitúa justo detrás se construyó sobre la propia playa y el primer cordón dunar, destruyéndolo e impidiendo su regeneración. Los problemas que genera la ocupación del Dominio Público Marítimo Terrestre por las construcciones y la carretera, han sido numerosos traduciéndose en pérdidas de arena, entrada de agua del mar en cada episodio de vendavales o grandes mareas poniendo en riesgo todas las construcciones y los negocios de restauración que han proliferado en la zona con grandes chiringuitos estables que contribuyen a agravar aún más la situación. A ello se añade la constante incertidumbre sobre la calidad de la depuración de las aguas

residuales de Lepe, Isla Cristina, Cartaya y sus urbanizaciones costeras, centralizadas en la EDAR de La Antilla. Esta depuradora se encuentra en obras desde hace más de una década y las últimas analíticas completas indican que el agua que se vierte a través de un emisario submarino no ha sido debidamente tratada. Desde primavera de 2022 no se han publicado analíticas de esta EDAR.

Motivo:

La playa de La Antilla es merecedora de la Bandera Negra de 2025 de la provincia de Huelva por mala gestión debido al inicio de las obras para la construcción de un espigón, que pretende frenar las pérdidas de arena de la playa. El Ministerio de Transición Ecológica, decidió tras sucesivas y costosas intervenciones de realimentación de arena, iniciar la construcción de este espigón, a pesar de que el diagnóstico realizado por su Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar indica que la causa y génesis del problema de la erosión del frente litoral estriba en “el efecto que tiene la ocupación física de las playas y cordones litorales por parte de las edificaciones”. Sin embargo, en abierta contradicción con su diagnóstico técnico, han seguido adelante con construcción de un espigón con la pretensión de retener la arena sin tener en cuenta los impactos que generará sobre la zona situada a levante, que afecta a la continuidad de la misma playa de La Antilla y que enlaza con la zona correspondiente al espacio protegido Paraje Natural Flecha del Rompido, integrado en la Red Natura 2000.

Hay una evidente contradicción entre las medidas técnicamente aconsejables que habría que abordar para revertir la mencionada situación de “ocupación física de las playas y cordones litorales por parte de las edificaciones” y volver a recuperar los cordones dunares, que son base material para la regeneración natural de esta playa, y la prisa para dar respuesta política con dinero público y graves impactos ambientales a la presión de sectores privados que tienen montados sus negocios y propiedades en esta playa. Falta valentía para dar soluciones a largo plazo por parte del Ministerio de Transición Ecológica, lo que puede conllevar, parte de despilfarro de medios públicos e impactos sobre un espacio protegido de gran fragilidad.

Soluciones o propuestas de mejora:

La solución pasa por la reordenación de los espacios litorales, situando las líneas de dominio público marítimo terrestre de acuerdo con la actual realidad y renunciando a soluciones “políticas” a corto plazo como realimentaciones y espigones, que no sirven más que para generar nuevos y mayores impactos. Una reordenación del litoral

necesariamente va a tener que abordar retranqueos y eliminación de edificaciones en zonas de alto riesgo, actuaciones que habrá que abordar con criterios justos para quienes confiaron en las promesas de promotores y administraciones irresponsables, pero también con firmeza ante quienes se han lucrado con ocupaciones ilegales.

Además se propone la ampliación y adecuación de la EDAR para tratamiento terciario, que permita depurar las aguas del mayor conglomerado urbano de la Costa Occidental de Huelva.



Playa de La Antilla construcciones dentro del DPMT. Imagen EIA proyecto de espigón.



Obra aprobada. Espigón y realimentaciones de playa.

Cádiz

Bandera negra por contaminación

**Costa de Trafalgar, por contaminación y ocupación
invasiva del litoral**



Resumen:

La costa de Trafalgar, que se sitúa en dos municipios, Vejer y Barbate, soporta una sucesión de impactos contaminantes y urbanísticos que hacen peligrar su todavía excelente calidad paisajística y ecológica. Son numerosas las agresiones y amenazas que sufre esta franja costera:

- Urbanización descontrolada en la playa de El Palmar, 2.500 viviendas irregulares o ilegales y total ausencia de depuración de aguas de las viviendas ilegales.
- Extracción ilegal de agua subterránea en el polo club de Melgarejo, junto al arroyo San Ambrosio, un paraje singular que queremos sea Paisaje Protegido.

Antecedentes:

El caso de Vejer es el paradigma de soluciones equivocadas a la hora de construir una depuradora: los 3,5 millones de euros invertidos en 2010 para su puesta en marcha y para la agrupación de vertidos no han conseguido ni lo uno ni lo otro. La depuradora nunca ha conseguido alcanzar los estándares de depuración y los vertidos de las pedanías de Vejer siguen sin ser agrupados. Además, el efluente va a parar a las marismas del parque natural de Barbate. En El Palmar, una pedanía de Vejer, además del descontrol urbanístico rampante (más de 700 viviendas ilegales) y la extensa ocupación de viviendas en un diseminado caótico, todas las aguas residuales se vierten sin depuración.

Hasta 160 casas ilegales se encuentran expedientadas en El Palmar por la Inspección de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Junta de Andalucía desde 2019. Muchas de ellas fueron precintadas, saltándose esta instancia los propietarios de los terrenos, siguiendo con la construcción, lo que hizo aumentar el proceso administrativo seguido, hasta llegar a su derribo en algunos casos. La práctica totalidad de estas edificaciones irregulares que se van a demoler tienen uso como segunda residencia y en su mayoría se destinan a alquileres vacacionales clandestinos. Además, la posible instalación de una urbanización con apartahoteles en la zona de Malcucaña, en contacto con el núcleo de El Palmar, sigue amenazando a esta playa, ya que el ayuntamiento de Vejer continúa apoyándola. El nuevo PGOU de Vejer pretende aumentar los suelos urbanizables en la zona. En Mangueta, en el límite de Vejer con Barbate, la familia Melgarejo ha construido un hotel Trafalgar Polo Club, sin licencia, además de extraer miles de m³ de agua a través de pozos ilegales, tanto para el riego del campo de polo como para las infraestructuras hoteleras.

La Secretaria General Técnica de la Consejería de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Junta de Andalucía denegó el recurso de alzada interpuesto por Trafalgar Light House S.L., la sociedad que gestiona el Hotel Trafalgar Polo Club, ante la sanción impuesta por la administración autonómica a causa de la extracción ilegal de agua de pozo: una multa de 46.010,12 € como consecuencia de las infracciones, y la indemnización de 5.399,23 € por los daños producidos al dominio público hidráulico. Varios departamentos de la Junta de Andalucía no han actuado en los últimos tiempos: el departamento de Costas no ha actuado en lo referente a la implantación de una parte del campo de polo en la zona de protección del DPMT; el servicio de Protección Ambiental no ha actuado en lo referente al inicio de una actividad como establecimiento hotelero, salón de celebraciones y como complejo deportivo, en suelo no urbanizable, sin disponer de la preceptiva Autorización Ambiental Unificada; el servicio de Dominio Público Hidráulico y Calidad de Aguas no ha sellado o precintado los sondeos y pozos, dos de ellos en el Dominio Público Hidráulico, ni ha actuado ante la existencia de una fosa séptica en zona de policía. El Servicio de Calidad de Aguas no ha actuado en lo referente a la existencia de un vertido de aguas residuales y de una balsa y el departamento de asuntos jurídicos y régimen de usuarios no ha actuado en lo referente a la obstrucción a la labor inspectora en materia de agua. La llamada Área de Oportunidad de Dinamización Turística Trafalgar-San Ambrosio se trata en realidad de una macro urbanización con 226 viviendas y 205 plazas hoteleras, que amenaza la zona de Trafalgar. Está situada en contacto de Caños de Meca y el Parque Natural de la Breña de Barbate, representando una nueva amenaza para la preservación ambiental de la zona.



Motivo:

El municipio de Vejer, a pesar de su atractivo turístico, sigue sin resolver los dos problemas ambientales, por los que sigue siendo merecedor de Bandera Negra: no depura adecuadamente sus aguas residuales y sigue sufriendo los impactos derivados de la urbanización incontrolada. En el caso de Barbate, la construcción de la nueva depuradora en el Retín se encuentra paralizada y la actual está completamente obsoleta, y la prevista Edar de El Palmar- Zahora-Los Caños, sigue en el limbo. La edificación irregular en su pedanía de Zahora sigue sin control.

Soluciones o propuestas de mejora:

Mejor que reacondicionar la Edar de Vejer, que no funciona, se debería construir una nueva depuradora, al igual que el municipio contiguo de Barbate, y diseñarla como biofactoría, con tratamiento terciario, aprovechamiento del biogás y tratamiento correcto de los lodos. En cuanto a las urbanizaciones ilegales en El Palmar, Zahora y Los Caños, habría que poner fin a esta práctica, con ordenación sostenible de los núcleos irregulares.



Derribos en El Palmar. Fuente: Juan Carlos Toro.

[GALERÍA IMÁGENES]

Cádiz

Bandera negra por mala gestión

Tarifa, por acumulación de proyectos urbanizadores



Resumen:

Como recoge el, anulado por el Tribunal Supremo, Plan Especial de Protección del Litoral de Andalucía: “Este tramo litoral presenta valor ambiental al constituir un vestigio del sistema dunar que caracterizaba esta costa antes de su transformación urbanística y es de gran importancia para la conservación de la playa. Así mismo, este espacio presenta valor paisajístico y adquiere un valor posicional y territorial al constituir un elemento de contención del modelo de ocupación del frente litoral, impidiendo la conurbación entre Zahara y Atlanterra”. El actual despliegue urbanístico está desmontando esa barrera natural frente a la conurbanización. A pesar de esta valía, hay 2.900 metros de playa con edificaciones desmesuradas ocupando ilegalmente suelo que no está clasificado como urbano. Se han destruido cordones dunares de alto interés ecológico. Carencia de infraestructuras básicas para el suministro de agua y la depuración de los vertidos. Se ha iniciado ya el proyecto de ampliación de esta urbanización, con el macroproyecto Plan Parcial del Sector SA-1 Cabo de Plata, que incluye dos campos de golf, cuando hay dificultades de suministro de agua potable en la propia urbanización y un escenario de grave sequía. Paralelamente, el ayuntamiento de Tarifa sigue autorizando más urbanizaciones en una zona totalmente saturada urbanísticamente, creciendo junto al Parque Natural del Estrecho en la ladera de Sierra Plata, abriendo carriles que afectan al patrimonio natural y cultural de esta zona.

Antecedentes:

La playa de Los Lances es uno de los espacios mejor conservados y de mayor valor ecológico y paisajístico del litoral gaditano y andaluz. Todo su frente litoral, entre la carretera N-340 y la playa, está declarado Paraje Natural, con una extensión de 226 hectáreas, y está ubicado en su totalidad en el municipio de Tarifa. Además, está incluido en el Parque Natural del Estrecho, en la Red Natura 2000 como Zona de Especial Conservación (ZEC) y Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA), y en la Reserva de la Biosfera Intercontinental del Mediterráneo. Los Lances conforman un Espacio Natural Protegido de enorme valor. El paraje incluye una extensa playa abierta, desde la que se divisan por un lado el Estrecho de Gibraltar y las costas africanas y por otro las sierras del Parque Natural Los Alcornocales. Asociados a la desembocadura de los ríos Vega y Jara se desarrollan pequeños enclaves marismes y un valioso *lagoon*.

Por su ubicación en el Estrecho de Gibraltar, la Playa de los Lances es un lugar de gran importancia para las aves, pues es zona de paso para la migración entre los continentes europeo y africano; es también una zona de reproducción de avifauna amenazada, como el Chorlitejo patinegro, siendo uno de los enclaves más relevantes para las aves del sur de la Península Ibérica. Sobre esta zona pende la amenaza del ladrillo, unas macro urbanizaciones que se extenderían al otro lado de la carretera N-340, formando un muro de hormigón entre el Paraje Natural y el Parque Natural Los Alcornocales, y generando un enorme impacto ecológico y paisajístico, con consecuencias impredecibles sobre los contingentes de aves que migran por el Estrecho. Estos terrenos, protegidos a nivel autonómico, nacional e internacional, sufrirían un enorme impacto con esta nueva urbanización y la consiguiente masificación de usuarios en la playa. Construir hoteles, centros comerciales y miles de viviendas en este privilegiado litoral supondría un despropósito, golpeando al modelo de ciudad compacta mediterránea del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía. La primera intentona para desarrollarse, el Plan Parcial S.L.1 Valdevaqueros, fue anulado por el Tribunal Superior de Justicia de Andalucía al aceptar el recurso de Ecologistas en Acción. Ni el PGOU (Plan de Ordenación Urbana) de Tarifa ni ninguno de estos proyectos urbanísticos se han sometido al procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica.

Todo este territorio era de titularidad municipal, perteneciente al monte de utilidad pública La Peña, y por tanto debería estar clasificado como Suelo No Urbanizable de Especial Protección. Sin conocerse bien el mecanismo seguido, toda esta zona se ha privatizado y pertenece ahora a empresas constructoras. La Junta de Andalucía incluyó como “Unidad Aceleradora de Proyectos de Interés Estratégico de Andalucía” el proyecto Atlanterra Golf, junto a dos más en la provincia de Cádiz, todos con campos de golf, en un

escenario de estrés hídrico creciente. La “revolución verde” de Moreno Bonilla se ha quedado en el green de los campos de golf. De las 8 macro urbanizaciones previstas en el litoral de Tarifa, 5 en el tramo Valdevaqueros-Los Lances, con 5.688.627 m², dos se están construyendo (Cabo Plata y Los Alemanes), pero están semiparalizadas. En Los Lances está en tramitación el SUO L1 SL3 Los Lances, que pretende urbanizar un total de 616.578 m², con la construcción de 824 nuevas viviendas y hoteles con una capacidad de 1.678 plazas. El Juzgado de lo contencioso-administrativo n.º 1 de Algeciras estimó nuestro recurso contra la urbanización Las Piñas y condenó al Ayuntamiento de Tarifa a admitir a trámite la revisión de oficio de sus acuerdos, imponiéndole las costas procesales.

La Modificación del Plan Parcial de Ordenación del Sector SUO-LI-01 Los Lances arrastra un megaproyecto urbanístico que amenaza uno de los entornos naturales más valiosos de Andalucía. Con este Plan se pretende desarrollar una macro urbanización de 622.000 m² frente a la zona conocida como los carriles o los pinos en la playa de Los Lances Norte, con la construcción de 730 viviendas y 1.360 plazas hoteleras, en base a un Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de 1990, completamente desfasado y contrario a la legislación urbanística actual; y que se apoya en un plan parcial de 2004 que nunca cumplió con los procedimientos ambientales ni fue ejecutado dentro del plazo legal.

Entre los impactos medioambientales que produciría esta macro urbanización, que incumple la normativa urbanística y ambiental, está la grave afección a espacios naturales protegidos como: el Paraje Natural Playa de Los Lances y el Parque Natural del Estrecho. Zonas protegidas por la Unión Europea e incluidas en la Red Natura 2000 (ZEPA y ZEC). Y la Reserva de la Biosfera Intercontinental del Mediterráneo designada por la UNESCO. Otro gravísimo impacto sería la presión sobre la demanda de agua que el proyecto supondría, en un municipio que ya sufre problemas de abastecimiento, a lo que se suma la ausencia del informe obligatorio sobre recursos hídricos. En Valdevaqueros han rebajado las previsiones constructoras: de las 2.100 viviendas previstas en el PGOU, el Plan parcial contempla 348; las 1.400 plazas hoteleras ahora pasan a 240 y 60 casas de una planta. Pero el Ayuntamiento y Junta de Andalucía persisten en mantener estos valiosos terrenos como suelo urbanizable, en contra de la jurisprudencia del Tribunal Supremo y del Tribunal Constitucional. El proyecto de Eco-Hotel Las Piñas, cerca de la playa de Valdevaqueros, sigue adelante tras las licencias otorgadas a finales de 2022: es una iniciativa turística de un grupo de inversores belgas, gestionados por la consultora Ezzenza, un recinto hotelero de 106 habitaciones, que pretende la calificación de cinco estrellas.

Un convenio del ayuntamiento con la empresa Gran Parcela SL permitirá edificar un enorme conjunto de apartamentos y equipamientos turísticos, así como hoteles, en la franja urbana de Tarifa, la más céntrica, situada a pie de playa. Las dimensiones del acuerdo supondrán la necesidad de derribar o trasladar equipamientos públicos como la piscina municipal, el cuartel de la Guardia Civil, una pista deportiva, dos institutos y un colegio público, además de la centenaria fábrica de conservas La Tarifeña o las últimas instalaciones almadraberas. Paralelamente, siguen adelante proyectos que de una forma u otra van a afectar a las playas de Tarifa y que se encuentran dentro del PN del Estrecho, está en fase de estudios previos la construcción de 7 rotondas en la N-340 algunas de ellas junto al paraje natural, afectando a algunos LIC ya que parte de esta nueva obra se va a realizar en terrenos del parque natural, la contaminación acústica, luminosa va a empeorar considerablemente el estado de esta playa y su biodiversidad.

Urbanizaciones y polígonos industriales como Las Herrizas, Los Quijos, Pelayo, El Cuartón, Guadalmesí, Camorro, Porros y Betis, carecen de depuración. El vertido de aguas residuales sin depurar desde el llamado "tubo-arco" de Tarifa a la playa de Los Lances es un impacto continuo, a pesar de que Tarifa cuenta con una depuradora de funcionamiento aceptable, afectando al lagoon de Los Lances y a toda la playa urbana de Los Lances, convirtiendo el lagoon en una charca pestilente y contaminada en los episodios de fuertes lluvias. El Instituto de Toxicología y Ciencias Forenses, dependiente del Ministerio de Justicia, realizó un informe sobre estos vertidos contaminantes y cómo afectan a la playa de Los Lances, donde se dice: "El vertido de aguas residuales urbanas en la Playa de Los Lances afecta a la calidad del agua y supone un riesgo para la salud de las personas. Puede suponer además un riesgo para los ecosistemas si se produce de forma continua o reiterada". Los vertidos han tenido varias diligencias previas abiertas en los juzgados de instrucción de Algeciras, pero todas han terminado archivadas o sobreseídas, con argumentos inaprensibles: "no se supera el canon de la imputación objetiva que permita atribuir el dominio del hecho, o el resultado lesivo objetivado a la acción u omisión de uno o varios sujetos activos penalmente responsables".

Los vertidos de aguas residuales continúan en el río de La Vega, procedentes del colector de pluviales ubicado en el Polígono Industrial. En este río se encuentra especies en peligro de extinción, como el muy amenazado pez salinete *Aphanius baeticus*: El aparcamiento para vehículos de Valdevaqueros, construido por la Demarcación de Costas en DPMT, se utiliza como lugar de acampada de autocaravanas. El lugar además es Parque Natural del Estrecho. La zona de los carriles también es utilizada como aparcamiento de caravanas durante todo el año. El impresionante paraje natural de Los

Lances se degrada con la proliferación de kitesurfistas en el lagoon, instalaciones hoteleras posteriores a la declaración del paraje natural, publicidad descontrolada, vertidos sin depurar, perros sueltos, chiringuitos convertidos en discotecas veraniegas... El lagoon del Paraje Natural de Los Lances es empleado por algunas escuelas de kitesurf como lugar de aprendizaje de esta técnica de navegación y por particulares, con las consiguientes molestias a la avifauna allí presente.

Motivo:

En resumen, tenemos un municipio, el tarifeño, en gran parte incluido en el Parque Natural del Estrecho (desde punta Camarinal, Bolonia, Paloma, Valdevaqueros, Los Lances y costa este), con un deterioro continuo y una pérdida de sus valores naturales, convirtiendo sus playas y parajes naturales en una zona artificial.

Soluciones o propuestas de mejora:

Desclasificar todos estos suelos urbanizables tarifeños, que así fueron declarados en un PGOU aprobado en 1990, totalmente desfasado y cuyas previsiones carecen de justificación alguna, más allá de la mera especulación urbanística. Y agrupar todos los vertidos que no están conectados a la depuradora de Tarifa, sometiéndolos a una adecuada depuración.



Vertido de aguas fecales en la playa de Los Lances de Tarifa. Fuente: J. CH.

Málaga

Bandera negra por contaminación

Microplásticos de las EDAR



Resumen:

De todas las formas de contaminación marina, la más extendida e invasiva es la de los microplásticos. La fuente de estos contaminantes es diversa, siendo en Málaga especialmente elevada por la concentración de actividades en el litoral. Se sabe que son las Estaciones depuradoras de aguas residuales (EDAR) unas de las responsables del mayor vertido, sin despreciar otras fuentes como las redes de pesca abandonadas o los neumáticos. Esta bandera negra pretende alertar sobre esta forma de contaminación que afecta gravemente a la biodiversidad marina.

Antecedentes:

Hay multitud de estudios científicos que demuestran la importante contaminación marina por microplásticos, y cómo esa contaminación es ingerida por la biodiversidad marina y se transmite en las redes alimentarias, creando procesos de bioacumulación. Se ha demostrado que el principal tipo de microplástico es el de las microfibras sintéticas, las cuales son vertidas al mar por los emisarios submarinos de las estaciones depuradoras de aguas residuales (EDAR). En el año 2020, la regata The Ocean Race tomó muestras que permitieron a la Universidad de Utrech calificar el mar de Alborán como el segundo mar europeo más contaminado por microplásticos.

Motivo:

Los microplásticos son fragmentos de plástico de 1 μm (micra) a 1 mm, que se forman generalmente por fraccionamiento de plásticos de mayor tamaño, resultando fragmentos secundarios tan pequeños que no son visibles. De ellos, los más abundantes en el mar son las fibras sintéticas, que proceden en gran parte de los tejidos de la ropa que usamos diariamente.

Cuando lavamos la ropa en la lavadora, una cantidad importante de estas fibras son evacuadas con las aguas grises y llegan a las estaciones depuradoras de aguas residuales (EDAR). Estas instalaciones están preparadas para eliminar contaminantes orgánicos, eliminando la fracción restante por un emisario submarino que se vierte al mar, lugar donde se van acumulando importantes cantidades de estas fibras.

El problema es que estas fibras son ingeridas o absorbidas por multitud de animales marinos, creándoles trastornos de diverso tipo, incluidas la infertilidad o la muerte, e incorporándose a las redes tróficas o alimentarias, en donde también se encuentra el ser humano, donde ya se ha demostrado que estas fibras llegan a lugares como la placenta y el cerebro (se ha estimado que las personas ingerimos una media de 5 g de microplásticos a la semana).

Según la Universidad de Utrech, a partir de las muestras tomadas durante la regata The Ocean Race, los mares europeos tienen una media de 139 partículas/ m^3 , siendo el mar de Alborán de Málaga, con 424 partículas/ m^3 , el segundo mar más contaminado de Europa, después del Mar Báltico.

Soluciones o propuesta de mejoras:

Se propone que las EDAR incorporen sistemas efectivos de ultrafiltración y digestión anaerobia de este tipo de contaminantes microplásticos, antes de su vertido al mar, pues actualmente ya hay disponibles sistemas para hacerlo, como la ósmosis inversa, recomendación que ya se ha elevado a la mesa de la Comisión de la Unión Europea.

Málaga

Bandera negra por mala gestión

Proliferación de puertos deportivos en la provincia



Localización:
Marismas del Tinto

[LOCALIZACIÓN](#)



Resumen:

Los puertos deportivos han venido representando una infraestructura básica para un sector minoritario del turismo costero: el deporte náutico. Sin embargo, estos puertos no nacieron por una alta demanda social de estas infraestructuras, sino que, al contrario, han sido recursos atractores, como los campos de golf, para potenciar la construcción de viviendas y apartamentos, creando así una nueva “necesidad”, generadora de una demanda de nuevos atraques. Pero estas construcciones en el litoral tienen graves consecuencias para la estabilidad de las playas y los ecosistemas litorales de interés público. Esta bandera negra pretende llamar la atención sobre dichos efectos y peligros potenciales, proponiéndose la paralización de nuevos proyectos.

Antecedentes:

En sus 175 kilómetros de costa, Málaga ha sumado 11 puertos deportivos a lo largo de su corta historia como destino turístico. De estos 11 puertos deportivos, 9 se han construido en la costa occidental (también conocida como Costa del Sol), existiendo actualmente planes de construcción de nuevos puertos y ampliación de los anteriores, también en la costa oriental y la misma ciudad de Málaga. Este frenesí turístico náutico, creado por la industria de la construcción para atraer la inversión sobre viviendas y apartamentos, ha tenido consecuencias nefastas para la estabilidad de las playas, recurso fundamental

para el turismo costero en esta provincia, siendo especialmente preocupantes los efectos que han provocado en parajes naturales como las Dunas de Artola, un ejemplo inédito de sistema dunar atlántico-mediterráneo, o la erosión grave que ha sufrido el delta del río Vélez, con su humedal, cuando no amenazando a viviendas costeras, como sucede en localidad veleña de Mezquitilla, prácticamente invadidas por el mar por el efecto del puerto de La Caleta. En la costa oriental (Axarquía), el Plan de Ordenación del Territorio de 2006 prohibió la construcción de nuevos puertos deportivos, dejando uno solo que era mixto comercial y deportivo, pero luego, la Junta de Andalucía ha eliminado esta protección y ya hay dos puertos deportivos nuevos previstos, igual que en Málaga capital, donde el inminente proyecto Marina de San Andrés tendrá efectos nocivos en la playa de la Misericordia.

Motivo:

La demanda actual de atraques para embarcaciones deportivas ha sido, como en muchos otros casos (ej. los campos de golf), una “necesidad ficticia”, creada por la industria de la construcción como cebo para la inversión inmobiliaria, por lo que no sorprende que todos los municipios de la Costa del Sol tengan su propio puerto deportivo, y algunos, como Marbella, haya cosechado hasta 4 de los 9 puertos de la Costa del Sol: Cabopino, Bajondillo, El Carmen y Banús, algunos con menos de 1 km de distancia entre sí.

l menos en sus primeros tiempos, estos puertos han venido autorizándose sin ningún tipo de rigor y atención a los efectos secundarios que provocan en el litoral, en las viviendas y finalmente en el propio sector turístico de sol y playa. En primer lugar suponen, de hecho, una privatización de un segmento del litoral, inalcanzable para los que no son socios, algo que chirría con la filosofía de la Ley de Costas. En segundo lugar constituyen una estructura artificial que se adentra en el mar, provocando un importante “efecto espigón”, intersectando el proceso regulador de sedimentos en playa por la corriente de deriva litoral, haciendo que se acumule en el lado a favor de la corriente, e impidiendo el paso de sedimentos al lado contrario, donde, al revés, se produce erosión, y por tanto la pérdida de playas, lo que obliga a continuas operaciones costosas de regeneración, a menudo hasta tres veces al año.

Todos los puertos deportivos de Málaga tienen la bocana orientada a poniente, porque son los temporales de levante los más agresivos. A pesar de ello, hay un transporte de poniente que mete arena en los puertos deportivos, obligando a costosas operaciones de dragado, y la construcción de nuevos diques que aumentan el problema, como ocurre

frecuentemente en el Puerto del Candado (Málaga) y el Puerto de Cabo Pino (Marbella). Además de estos efectos sobre la geodinámica litoral, los puertos deportivos son una fuente importante de contaminación marina de aguas grises, combustible, aceites de motor, etc., amén de vertido de microplásticos.

Soluciones o propuestas de mejoras:

Se propone la paralización inmediata de todos los planes de construcción y ampliación de puertos deportivos en la provincia de Málaga, y se establezcan medidas de reacondicionamiento de los ya existentes, y la posibilidad de la eliminación de los menos rentables y de peores efectos ambientales, y que los gestores de los puertos existentes colaboren económicamente en la gestión de las labores de regeneración de playas que se vienen realizando, con gasto público, en las playas dañadas por el efecto negativo de estos puertos sobre la geodinámica litoral y la regeneración y conservación de la biodiversidad de esta provincia.



Proliferación de puertos deportivos en Marbella y sus efectos.

Granada

Bandera negra por contaminación

Playas del delta del río Guadalfeo



Localización:

Delta del río Guadalfeo

[LOCALIZACIÓN](#)



Resumen:

Las playas del delta del Guadalfeo geográficamente son una misma playa que adopta diferentes nombres en los dos municipios en que se ubica, Motril y Salobreña. En estas playas desembocan, además del río Guadalfeo y varias ramblas, numerosas acequias de riego de la vega colindante. Por estos cauces y por los emisarios marinos urbanos e industriales existentes se producen vertidos frecuentes que provocan manchas de suciedad, contaminación por fecales y malos olores desde hace muchos años. Esto provocó el cierre al baño por Consejería de Salud en julio de 2023 de un tramo de playa en Salobreña por «alteración de la concentración de los parámetros microbiológicos enterococos intestinales» ocasionada por una acequia. En Motril el polígono industrial de Alborán vierte directamente al mar por el balate de la Culebra, en mitad de la playa de Poniente. Esta situación es recurrente desde hace muchos años y las administraciones siguen sin tomar medidas para solucionarla.

Motivo:

Existen numerosas urbanizaciones y construcciones aisladas no conectadas al alcantarillado que vierten directamente a estas acequias, llamadas localmente balates, lo que unido al uso masivo de pesticidas y agrotóxicos ocasiona una contaminación

importante de sus aguas, que acaban en el mar. También existen varios emisarios submarinos urbanos e industriales por los que se producen vertidos que frecuentemente las corrientes y el oleaje devuelven a la playa. Todo ello ocasiona la aparición frecuente de grandes y variadas manchas de suciedad en las aguas de baño, problema que se agudiza en verano al multiplicarse la población por la afluencia masiva de turistas.

Soluciones o propuestas de mejora:

Depurar todas las aguas residuales urbanas e industriales, eliminar los emisarios ilegales y “legales”, y controlar la aplicación de pesticidas y herbicidas en cauces fluviales, en definitiva hacer cumplir la ley.



Emisario y vertido en Playa Granada, Motril.

[GALERÍA IMÁGENES]

Granada

Bandera negra por mala gestión

Senda litoral de granada por destrucción y por ocupación invasiva del litoral



Resumen:

La Diputación de Granada ha elaborado el Plan Director de la Senda Litoral de la Costa Tropical para la construcción y gestión de una ruta a lo largo de la costa granadina. Este plan dice literalmente “ruta destinada a peatones y ciclistas o con preferencia para estos modos en aquellos tramos que deban ser compartidos con otros modos motorizados”. No se comprende una senda “motorizada”. El único tramo ejecutado hasta ahora, el del municipio de Torrenueva Costa, ha sido un ejemplo de lo que no se debe hacer, miradores de hormigón, puente colgante, cables de acero, pavimento duro, especies de jardinería exóticas e invasoras, etc. Los proyectos presentados y en ejecución de Motril y Almuñécar presagian más de lo mismo, en muchos tramos son auténticos bulevares o paseos marítimos más que una senda peatonal integrada en el paisaje.

Motivo:

Esta senda se va a construir a lo largo de toda la costa de la provincia sin un criterio y unas directrices comunes, ya que el plan solo indica su trazado pero no el tipo de sendero, o en algunos tramos paseo marítimo, que se va a ejecutar, ya que: “para el desarrollo de las actuaciones previstas se realizarán convenios específicos con las entidades locales que se ven afectadas por realizarse dichas actuaciones en sus respectivos términos municipales, la determinación de los criterios técnicos para el diseño de infraestructuras, incluyendo

anchos de la senda, tipos de pavimentos, señalización, etc., que quedan a criterio de cada ayuntamiento en el recorrido por su municipio”. Es decir, cada ayuntamiento va a hacer lo que quiera en su territorio y el resultado será una mezcla de tramos donde cada uno será diferente del colindante. El interés de las administraciones implicadas, Diputación y Ayuntamientos, no es la protección del paisaje y la preservación del medio para el disfrute de los ciudadanos, sino conseguir fondos europeos destinados al medioambiente para la construcción de una costosa infraestructura que genere obras e inversiones innecesarias en su territorio.

Soluciones o propuestas de mejoras:

El mismo plan director dice: “tiene como objetivo principal aprovechar, preservar y fomentar los recursos naturales y paisajísticos del litoral de la provincia de Granada”, por lo que la solución sería que la senda resultante cumpliera sus objetivos y fuese una ruta peatonal blanda, integrada en el paisaje y reforestada con especies autóctonas de las zonas por las que transcurre. Especies como: Azucena de mar *Pancratium maritimum*, Alhelí de mar *Malcolmia littorea*, Amapola de mar *Glaucium flavum*, Cardo marítimo *Eryngium maritimum*, Hinojo marino o Perejil de mar *Crithmum maritimum*, Estrella de mar *Asteriscus maritimus*, etc.



Trabajos de construcción de la senda litoral en Motril.

[GALERÍA IMÁGENES]

Almería

Bandera negra por contaminación

Playa de la Red Natura 2000 “Los bajos de Roquetas de Mar”



Resumen:

Contaminación marina por microplásticos. Ser [destino turístico de sol y playa en Andalucía](#) y huerta de Europa, pasa factura a Almería. Este hecho se hace extensible a Murcia, Granada, Málaga o Huelva, ciudades litorales donde en periodos vacacionales la población llega a triplicarse y la agricultura intensiva bajo plástico es uno de los principales motores económicos. Son muchos los autores que concluyen sus estudios sobre las fuentes de microplásticos en el Mediterráneo apuntando a las aguas depuradas ([Joaquín López-Castellanos, Sonia Olmos Espinar y Javier Bayo Bernal, 2020; Emergentes y ubicuos: microplásticos en aguas residuales y EDAR. Tecnoaqua nº 45, Págs 60-70](#)) y al deterioro de residuos plásticos agroindustriales en [vertederos ilegales](#) [Dahl M. et al. \(2021\)](#).

Antecedentes:

No es la primera vez que otorgamos bandera negra por contaminación a la “Playa de los Bajos” de Roquetas de Mar. Ya lo hicimos en 2005, como “Punto Negro”, y en 2008 y 2018 por vertidos de aguas insuficientemente depuradas en periodos vacacionales (depuradora infradimensionada y averías en emisarios), y a pesar de los esfuerzos realizados por el municipio para enmendar esta situación, no se avanza de eficazmente

para subsanar los problemas. Desde Ecologistas en Acción se apuesta por [emisiones “cero”](#) a través de los emisarios submarinos que eviten la afección negativa a ecosistemas marinos. El clima árido de Almería ha dejado su huella a lo largo de la historia, vertebrando el territorio con multitud de ramblas excavadas por las lluvias torrenciales, transportando durante siglos sedimentos que han formado playas maravillosas. Pero el avance de la agroindustria y el desarrollo urbanístico, aumentan los vertidos de aguas depuradas al mar y convierten las ramblas en vertederos ilegales de todo tipo de residuos: tóxicos, inertes, orgánicos, etc.

Unas 10.000 toneladas de residuos plásticos se vierten en el entorno natural cada año, y su meteorización se acelera en un clima desértico, triplicando la concentración de microplásticos marinos del Mediterráneo en las costas de Almería ([Campaña STOP VERTIDOS ILEGALES](#))

Motivo:

“La Playa de Los Bajos” aunque natural, está altamente antropizada. Es de gran importancia ecológica por Coexistir: un humedal andaluz en primera línea de playa, y un espacio marino de la RED NATURA 2000 (ZEC ES6110010) que incluye al Monumento Natural Barrera-Arrecife de Posidonia. Este Monumento Natural fue uno de los puntos de muestreo del estudio realizado por [Dahl M. et al. \(2021\)](#) para medir y comparar los microplásticos bioacumulados en el lecho de praderas submarinas con *Posidonia oceanica*.

Y fue justo en este punto donde se tomó la muestra con mayor densidad de las cuatro praderas mediterráneas analizadas (en Almería: Aguamarga y Roquetas de Mar y de referencia dos puntos en Isla Cabrera). Las dos muestras almerienses contenían una enorme cantidad de microplásticos, diferenciándose en su origen y en la forma en que se han ido acumulando. En el caso de Aguamarga se observa un pico en el sustrato más superficial, correspondiente al periodo entre 2007 y 2012: 3819 partículas/kg, procedentes de la meteorización y el arrastre por lluvias torrenciales de la basura de origen urbano.

Antes de ese momento, la contaminación había sido prácticamente nula. En los Bajos de Roquetas de Mar, este depósito se lleva produciendo desde hace 45 años, con una media de 8832 partículas/m² al año, en uno de los ecosistemas más biodiverso y singular de la provincia. Se concluye que esta acumulación de microplásticos se acelera año tras año a la par que crece la agricultura bajo plástico, ocupando la superficie de las cuencas

fluviales de la zona. Estos hallazgos ejemplifican el coste invisible de dos problemáticas muy evidentes desde hace tiempo en la provincia de Almería: (1) la proliferación de técnicas de agricultura invasivas, basadas en el uso intensivo de insumos contaminantes y perjudiciales para la salud humana y ecosistémica (plásticos, pesticidas y fertilizantes), la sobreexplotación de los acuíferos y de la mano de obra de comunidades vulnerables, y (2) el urbanismo sin límites con sistemas de gestión de residuos urbanos infra-dimensionados.

Los impactos derivados de estas problemáticas afectan tanto a ecosistemas marinos como a los usuarios de las playas, constituyendo una epidemia para conservar la salud pública y la biodiversidad.

Soluciones o propuestas de mejora:

Es lamentable que las políticas públicas no se dirijan a mejorar significativamente la regeneración de espacios urbanos que aumente su atractivo y habitabilidad ([Exceltur \(2025\)](#), [Solytur 2024](#)).

El urbanismo y la agroindustria siguen expandiéndose sin control, proponemos:

- Mejorar la gestión de residuos sólidos urbanos, adaptando las EDAR al caudal real, implementando técnicas que disminuyan la emisión de microplásticos y encaminadas a la emisión “cero” por emisarios con reutilización de aguas regeneradas. Instalar en ramblas redes de [captación de residuos](#), como en otras ciudades y países.
- Educación ambiental dirigida a escolares y sociedad sensibilizando al cambio en el consumo de productos de higiene o limpieza y de la agroindustria, fuentes de microplásticos.
- Gestión de cuencas hídricas, regulando la expansión de la agroindustria al caudal “real”, sin depender de desaladoras de alto coste económico, gran consumo energético y dañinas para el medio marino, ni comprometer la calidad del agua de los acuíferos por contaminación (nitritos y fosfatos) o sobreexplotación (radioactividad natural).
- Establecimiento de sistemas eficientes para gestión de residuos agroindustriales, que promuevan la trazabilidad y responsabilidad en toda la cadena, desde productores hasta gestores.

La existencia de leyes es inútil si las administraciones públicas no cumplen su responsabilidad de vigilar, sancionar, informar a la sociedad y proporcionar infraestructuras apropiadas para gestionar los residuos.



Residuos plásticos en la Rambla Pastor, a 780 metros del Monumento Natural Barrera-Arrecife de Posidonia.



Monumento Natural Barrera Arrecife de Posidonia (Roquetas de Mar)

[\[GALERÍA IMÁGENES\]](#)

[\[VIDEO REPORTAJE\]](#)

Almería

Bandera negra por mala gestión

Playas de Vera



Localización:

Tramo litoral desde Vera Playa

[LOCALIZACIÓN](#)



Resumen:

Desde 2005, las playas del Levante almeriense se han urbanizado ocupando partes del espacio público del deslinde marítimo terrestre e hidráulico (primera línea litoral y cauces de ramblas o del río Antas), y en muchos casos destruyendo hábitats significativos y de interés comunitario de la Red Natura 2000. Nos encontramos en plena emergencia climática, cada vez más patente en nuestras playas por la regresión marina.

Desde las administraciones locales, en lugar de crear planes de emergencia adecuados para la adaptación, en los que nuestra organización participa activamente (Guía metodológica para elaborar planes municipales frente al cambio climático), se juega a traslocar arena y a construir espigones para seguir urbanizando y teniendo playas de arena temporales para el turismo, sin pensar en medidas duraderas con previsión de futuro

Antecedentes:

Desgraciadamente, la zona de Vera ha sido galardonada en varias ocasiones con la bandera negra de mala gestión litoral. En 2005, 2006 y 2008, debido al urbanismo desmesurado que provoca la destrucción de ecosistemas de gran interés, como por

ejemplo el hábitat de la tortuga Mora, una especie en peligro de extinción. También en 2006 esta playa fue señalada por la destrucción de fondos de fanerógamas marinas por parte de embarcaciones de arrastre y en 2007 por el impacto sobre el medio marino causado por una granja de atunes, situada en Vera, y por vertidos de salmuera. En 2008 se destacaban problemáticas en la zona como la especulación con macrourbanizaciones, la matanza especies protegidas, la destrucción del cauce del río Antas, y los daños consecuencia de la piscifactoría.

Este año se otorga nuevamente la bandera negra por el urbanismo desmesurado, causante de la pérdida de importantes aportes de sedimentos que llegan de forma natural al litoral. Este urbanismo resulta incluso peligroso en épocas de lluvias torrenciales, ya que en muchas ocasiones cierra el paso natural en algunos tramos de ramblas o del río, siendo un obstáculo que pone en riesgo a la población cuando hay inundaciones. Tenemos muy reciente el episodio de la DANA de Valencia, y eso es algo que desgraciadamente se ve en muchas zonas del litoral Mediterráneo.

Motivo:

El crecimiento urbanístico en zonas inundables con destrucción de hábitats, como el humedal del Salar de los Canos. El Salar de los Canos es un humedal costero de carácter salino situado en el municipio de Vera (Almería), entre las desembocaduras de los ríos Antas y Almanzora, presenta un gran interés por ser fuente de biodiversidad y por su poder de amortiguación frente a los efectos adversos del cambio climático.

Se encuentra en el tramo final de la rambla del Algarrobo que tras la polémica obra de su laminación, se conectó con el litoral, pasando el agua por debajo de la carretera y saliendo a una desembocadura artificial, donde antiguamente estaba la charca del gato, tratando de paliar el riesgo de inundaciones en las urbanizaciones construidas en la costa y en la propia carretera AL-7107 (hacia Villaricos).

Este crecimiento urbanístico se ha utilizado para justificar la traslocación de arena desde la desembocadura del río Antas a la playa de Vera, conocida como la playa Nudista. Estas maniobras antrópicas no pueden ser eternas, la arena es un recurso finito y el turismo de sol y playa, dinámico. Si se da una publicidad que no se corresponde con la realidad, el turismo se cambia de sitio.

El playazo de Vera, ya no cuenta con un gran río que lo regenere de forma natural y la desembocadura del río Antas se está quedando sin arena. Se plantea como solución un

espigón en la playa nudista, que comprometería la playa contigua con el tiempo. En resumen, urbanismo que destruye hábitats naturales y modifica la dinámica litoral establecida desde hace siglos para crear temporalmente playas artificiales, creando descontento entre la población local. La translocación de arena y la modificación de la dinámica con espigones, en espacios de la Red Natura 2000, produce un grave impacto negativo que no debemos permitir.

La Zona de Especial Conservación del río Antas (ZEC ES6110017) se ha hormigonado y urbanizado, poniendo en riesgo la conexión natural con playas pertenecientes a “Los fondos marinos del levante almeriense” (ZEC Es6110010). Los hábitats donde se extrae y recibe la arena se someten a un gran estrés y que terminará por destruirlos.

Soluciones o propuestas de mejora:

Para un desarrollo turístico responsable, respetuoso con el medio ambiente y perdurable, es más sensato actuar mejorando los atractivos de habitabilidad.

Proponemos algunas medidas:

- Desarrollar una gestión responsable de los recursos naturales, minimizando residuos (sistemas de gestión y depuración adecuados a la población real de Vera), y promoviendo actividades turísticas que respeten la cultura local y su entorno natural.
- Respetar el deslinde público marítimo terrestre e hidráulico y tomar medidas para el derribo de zonas ya urbanizadas.
- Mantener la conectividad natural de cauces fluviales con el litoral, liberándolos de hormigón y asfalto, con puentes elevados para vehículos y peatones, renaturalizando cauces y riberas, protegiendo así de los riesgos frente a DANAs.
- Impedir, a toda costa, la urbanización en la loma del salar de los Canos y todo su perímetro, y conectarla de nuevo con el litoral, para así conservar los servicios ecosistémicos que aporta gratuitamente a la sociedad como: protección frente a inundaciones, amortiguación de los efectos adversos del cambio climático, fuente de biodiversidad y gran atractivo para el turismo de naturaleza.
- Realizar planes municipales con participación ciudadana, que ayuden a mitigar el cambio climático.



Desembocadura del río Antas (ZEC Es6110017), donde se extrae arena para la translocación a la degradada playa nudista.



Resumen en el mapa de Google de las acciones por las que se otorga la bandera negra.

[GALERÍA IMÁGENES]

ASTURIES

El informe Banderas Negras otorga dos banderas, una por contaminación y otra por mala gestión, por cada provincia litoral del Estado español. La comunidad autónoma de Asturias recibe dos banderas negras.

Asturies:

Por contaminación:

A la ría de Villaviciosa por su falta de saneamiento

Por mala gestión:

Dunas del Espartal en la playa de Salinas

Asturies

Bandera negra por contaminación

Ría de Villaviciosa por su falta de saneamiento



Localización:

La ría de Villaviciosa

[LOCALIZACIÓN](#)



Resumen:

La ría de Villaviciosa continúa sin una adecuada depuración a pesar de tratarse de un sistema natural excepcional en la costa asturiana, de gran valor ecológico y de gran fragilidad. Muchos de los núcleos rurales que lo rodean carecen del debido sistema de saneamiento.

Esto ha hecho que la ría mantenga unos niveles de contaminación con consecuencias como la prohibición del marisqueo en toda la ría desde hace más de 10 años. A pesar del tiempo transcurrido y de las promesas de solución planteadas periódicamente, la ría continúa careciendo del debido sistema de saneamiento que permita que el ecosistema no sufra vertidos de forma crónica.

Antecedentes:

La ría de Villaviciosa es una de las más grandes y mejor conservadas de Asturias, al no haber sido objeto de la urbanización y la ocupación de terrenos para su artificialización, sí sufridos por otras rías de la costa cantábrica. Por este motivo, está catalogada como LIC y ZEPA, y desde 1995 es una reserva natural parcial nombrada por el gobierno del Principado de Asturias.

A pesar de ello y del tiempo transcurrido desde dicha catalogación, los vertidos de origen urbano e industrial han sido recurrentes en el tiempo, afectando a la flora y a la fauna de la ría.

Tal es el caso, que una de las actividades tradicionales que se llevaban a cabo en la ría, como es el marisqueo, lleva prohibido desde hace más de 10 años por los valores extremadamente altos de bacterias fecales (*Escherichia coli* y *Enterococcus* sp) que presentan los moluscos en la ría. Por este motivo, la ría de Villaviciosa ha sido una de las Banderas Negras recurrentes a lo largo de la historia de este informe.

Motivo:

Las promesas de mejora de los sistemas para evitar los vertidos no se han cumplido y son continuas las quejas de vecinos y grupos ecologistas, que comprueban que siguen existiendo vertidos periódicos a la ría, sin que se ponga remedio a los mismos ni se depuren responsabilidades por una situación que se mantiene en el tiempo.

Cada cierto tiempo, también este último año, se publican comunicados tanto del ministerio como de la consejería correspondiente anunciando, esta vez sí, la inversión necesaria para dar solución a un problema conocido por todo el mundo.

Pero lo cierto es que dicha solución no llega y cada anuncio lo único que deja de manifiesto es que la situación sigue siendo mala y la ría continúa siendo contaminada.

Soluciones o propuestas de mejora:

Tanto la Consejería de Movilidad, Medio Ambiente y Gestión de Emergencias como el ministerio de Transición Ecológica deben dar una solución definitiva a la situación que vive la ría de Villaviciosa de forma lo más urgente posible.

Es imprescindible que la ría deje de sufrir vertidos de forma continua para que pueda alcanzar su mejor estado ambiental. La mayoría de los defectos son conocidos o están identificados por lo que es necesario un compromiso de inversión a la altura del reto que se plantea y informando de forma debida al Foro de participación de la ría.



Vista aérea de la ría de Villaviciosa. Foto de Miguel JBR.



Uno de los numerosos regatos que desembocan en la ría y por donde llegan las aguas residuales sin depurar a la ría. Foto de Ecologistas en Acción d'Asturies.

[GALERÍA IMÁGENES]

Asturies

Bandera negra por mala gestión

Dunas del Espartal en la playa de Salinas



Resumen:

La Demarcación de Costas de Asturias llevó a cabo este invierno una actuación en las dunas del Espartal, supuestamente de cara a la estabilización de las mismas. Sin embargo, se pretendía el uso de maquinaria pesada llegando a introducir en el frente del complejo dunar varias máquinas excavadoras y palas en contra de cualquier criterio científico que indica que este tipo de ecosistemas son muy frágiles y que incluso la compactación causada por el paso de personas puede ponerlos en peligro.

Antecedentes:

Las dunas del Espartal en la playa de Salinas fueron declaradas Monumento Natural en el año 2006 por conservar unas características muy escasas en toda la costa cantábrica. Se trata de un complejo dunar bien desarrollado con presencia de dunas blancas y grises relativamente bien conservado a pesar de estar rodeado de un importante desarrollo urbano por el lado oeste con el núcleo de Salinas y con una importante actividad industrial desarrollada en la ría de Avilés por la parte sur y este.

Como todos los sistemas dunares, las dunas del Espartal son un ecosistema dinámico sujeta a las actuaciones del mar y en una zona de la misma se ha creado una entrada de arena que está modificando la estructura de dicha zona de una forma relativamente natural. Sin embargo, desde la Demarcación de Costas de Asturias se ha decidido actuar sobre la misma.

Motivo:

El motivo de adjudicación de la bandera negra es porque desde la Demarcación de Costas de Asturias se impulsó una obra supuestamente para la estabilización de una duna que está sujeta a un dinamismo más o menos natural y, por si fuera poco, la primera idea fue meter maquinaria pesada a realizar unos movimientos de arena cuando todo el conocimiento científico indica que en este tipo de sistemas frágiles no es posible utilizar maquinaria de estas características.

Cualquier máquina pesada en un sistema dunar provoca la compactación de la arena que modifica sustancialmente el sentido de un sistema dunar y más al tratarse de arena no consolidada de forma natural. Es incomprensible que las obras que pretendía llevar a cabo Demarcación de Costas no se hubiesen planificado con el mejor asesoramiento científico disponible y de forma que el impacto causado no fuese el mínimo posible.

Soluciones o propuestas de mejora:

Las dunas del Espartal han de ser conservadas por tratarse de un ecosistema muy escaso, casi único en la costa asturiana. Además, se debe tratar de utilizar dicho ecosistema para la concienciación de la sociedad de la necesidad de conservación para el mantenimiento de la biodiversidad y como una herramienta de mitigación ante el cambio climático y la subida del nivel del mar que se pronostica por toda la comunidad científica.

Para ello es necesario que las dunas mantengan su dinamismo y que les permitamos moverse para lo que debemos adaptarnos para dar espacio al movimiento de arena.

La Demarcación de Costas solo debería de actuar en caso de que los estudios científicos demuestren que se trata de una necesidad imprescindible y siempre con medios no mecánicos que no impacten de forma grave al ecosistema.



*Imagen de la maquinaria realizando movimientos de arena encima del sistema dunar.
Imagen de RTPA.*



*Estado en la que quedó la zona de actuación después de la actividad de la maquinaria pesada.
Imagen de Ecoloxistes n'Aición.*

[\[GALERÍA IMÁGENES\]](#)

[\[VIDEO REPORTAJE\]](#)

CANTABRIA

El informe Banderas Negras otorga dos banderas, una por contaminación y otra por mala gestión, por cada provincia litoral del Estado español. La comunidad autónoma de Cantabria recibe dos banderas negras.

Cantabria:

Por contaminación:

Vertido en la playa de Usgo por el colector de la empresa Solvay

Por mala gestión:

Aparcamientos sobre las Dunas de Liencres

Cantabria

Bandera negra por contaminación

Vertido en la playa de Usgo por el colector de la empresa Solvay



Localización:

Playa de Usgo, municipio de Miengo

[LOCALIZACIÓN](#)



Resumen:

Desde la empresa Solvay (Torrelavega) sale un colector de 8 kilómetros hasta el acantilado anexo a la playa de Usgo, vertiendo los residuos químicos generados como subproductos de sus procesos industriales, fundamentalmente lodos de cloruro cálcico, cloruro de sodio, hidróxido de calcio, metales pesados y amoníaco, a una temperatura de 50°C y pH máximo de 11,5. Los efectos, según los vientos dominantes, se notan en unos 12 km de litoral, hacia el este hasta las playas del Sardinero, Liencres, Covachos, La Arnía, Virgen del Mar y Matalaños. Hacia el oeste, incluye las playas de: Los Caballos, Marzan, La Concha, Los Locos y La Tablía, llegando hasta el cabo de Punta Ballota.

Antecedentes:

Se repite la bandera negra otorgada en 2020, 2021 y 2024. El litoral está contaminado por las sustancias que el Grupo Solvay lanza al mar desde 2002, (durante 40 años, se vertía directamente a la playa), a través de un emisario submarino de 0,5 m de diámetro que se adentra en el mar 700 m y vierte sobre el fondo arenoso a 14 m de profundidad. Vertido autorizado por la D. G. de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria, de hasta 43.200 m³/día y 13.140.000 m³/año (datos Autorización Ambiental Integrada), de productos químicos como amoníaco (permitido 1,73 t/día), cloruro cálcico, cloruro de sodio y carbonato cálcico e incluso metales pesados. Y con un pH limitado desde 2011

entre 6,5-9,5 y autorizado desde 2016 a 11,5 (medio marino $\text{ph}=8$). Autorizando un aumento de temperatura de $+3^{\circ}\text{C}$, a 100 m del punto de vertido y a 1 m de profundidad, saliendo el efluente a 50°C , reduciendo la concentración de oxígeno, (temperatura media del agua de mar $11^{\circ}\text{-}22^{\circ}\text{C}$). Este vertido representa un grave problema ya histórico por la gravísima afección que ocasiona en el medio, autorizado por las Administraciones (D. G. de Medio Ambiente), según los intereses empresariales de reducir costes al ahorrarse los gastos de reciclado mediante balsas de decantación o de remitir los materiales a vertedero controlado que son los procedimientos exigidos dentro de los criterios de la economía circular y de las directrices de la UE, (Directiva sobre Estrategia Marina 2008/56/EC y Directiva 2010/75/UE, sobre emisiones industriales).

Motivo:

Según la empresa las sustancias vertidas son inocuas, confundiendo intencionalmente el carácter relativamente inerte desde el punto de vista químico (ningún compuesto en disolución lo es) con esa pretendida inocuidad. Minimizando los episodios recurrentes de gran turbidez de las aguas, con la drástica reducción de los organismos fotosintéticos y alteración de los ecosistemas, tanto por afección directa a los organismos del litoral (imaginemos las branquias de un pez sometido a esa cantidad de sólidos en suspensión) y a sus ciclos vitales, como al medio físico, por una modificación muy significativa tanto de la tasa de sedimentación, radiación solar, aumento de temperatura y alteración del pH. Hay que señalar que en varios kilómetros a la redonda se produce una “lluvia” de material calizo que se va sedimentando sobre el fondo con una gruesa capa que hace imposible la vida vegetal y animal, sobre todo en los organismos que necesitan fijarse al sustrato.

Las AFECCIONES del vertido de este emisario submarino al medio natural incluyen:

1.- A LA ZEPA ES0000492, ESPACIO MARINO DE LOS ISLOTES DE PORTIO-ISLA CONEJERA-ISLA MOURO. Espacio marino con presencia regular de las siguientes aves marinas: En el Anexo I de la Directiva Aves (2009/147/CE) y en el Anexo IV de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad: Pardela balear *Puffinus mauretanicus*, Paíño europeo atlántico *Hydrobates pelagicus pelagicus*, Charrán patinegro *Sterna sandvicensis*.

No incluidas en el apartado anterior: Alcatraz atlántico *Morus bassanus*, Gaviota reidora *Larus ridibundus*, Gaviota sombría *Larus fuscus*. Aves marinas gravemente amenazadas que no aparecen en ninguno de los supuestos anteriores: Cormorán

moñudo atlántico *Phalacrocorax aristotelis aristotelis*, Gaviota patiamarilla *Larus michahellis michahellis*. De estas 8 aves marinas, 2 se consideran taxones clave de conservación prioritaria en la ZEPA. Estas son: Paíño europeo atlántico y Cormorán moñudo atlántico. Citados en el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial (LESRPE) y, en el caso del cormorán moñudo, además aparece en el Catálogo Español de Especies Amenazadas (CEEAA) bajo la categoría de vulnerable (VU).

1.- El LESRPE y el CEEAA regulados por el Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero. En las aguas de la ZEPA las zonas más frágiles y vulnerables se localizan en las proximidades de las colonias de cría del paíño europeo (mayo-octubre). Situado el vertido dentro del espacio delimitado de la ZEPA.

2.- A LA ZONA DE PROTECCIÓN DE MOLUSCOS Y OTROS INVERTEBRADOS MARINOS, (CODIGO ESO 18PEAE1603200015). Regulado por la Directiva 2006/113/CE (versión de la Directiva 79/923/CEE y sus modificaciones), transpuesta al ordenamiento jurídico español mediante el RD 571/1999.

3.- AL PARQUE NATURAL DE LAS DUNAS DE LIENCRES Y COSTA QUEBRADA. Afección a todo el frente marítimo de ese parque natural según los vientos dominantes.

4.- AL ÁREA DE PROTECCIÓN MARINA DEL GEOPARQUE DE LA UNESCO DE COSTA QUEBRADA Con el vertido dentro del área marina protegida del Geoparque de Costa Quebrada, que abarca 345 km², con 270 km² en áreas terrestres y 75 km² de áreas marinas. El Geoparque de Costa Quebrada ha sido oficialmente incluido en la Red Mundial de Geoparques de la UNESCO.

Soluciones o propuestas de mejora:

La instalación de un emisario submarino para dispersar los residuos tóxicos de Solvay es una buena solución para la empresa, que se ahorra costes de modernización tecnológica y de gestión sobre materiales altamente contaminantes, pero una mala solución para el medio ambiente del espacio litoral de Usgo, para los recursos pesqueros y para la salud de las personas.

No se conoce ningún proyecto de depuración previa, lo que supone el vertido directo al mar de contaminantes persistentes y bioacumulativos, alterando las condiciones físicas del ecosistema marino. La alternativa puede estar en la instalación de una planta de



decantación industrial, con espesadores y deshidratadores industriales de fangos, una tecnología que se está aplicando con éxito para caudales muy superiores a los generados por Solvay. Así los residuos tratados pueden reutilizarse o depositarse en un vertedero controlado. Exigir la solución es competencia de la Dirección General de Medio Ambiente.



Localización del emisario submarino de Solvay en la playa de Usgo.

[\[GALERÍA IMÁGENES\]](#)

[\[VIDEO REPORTAJE\]](#)

Cantabria

Bandera negra por mala gestión

Aparcamientos sobre las Dunas de Liencres



Resumen:

La bandera negra se adjudica al Gobierno regional y al ayuntamiento de Piélagos. Al Gobierno regional por mala aplicación de la Ley 2/2021, que crea el Parque Natural de las Dunas de Liencres y Costa Quebrada y del Decreto 60/2017, que establece el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Parque Natural. Al ayuntamiento por no disponer de Ordenanza reguladora para el estacionamiento de vehículos. A pesar de haber declarado la UNESCO el Geoparque de Costa Quebrada y de existir un borrador de Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Natural, este nunca se ha llegado a aprobar y aplicarse.

Antecedentes:

A partir del verano de 2020, con la irrupción de la pandemia COVID'19 se produjo una explosión en el uso de autocaravanas, un hecho que se venía produciendo de forma generalizada desde hace décadas, pero que se ha disparado a partir de la situación pandémica de los últimos 4 años. Si bien en 2024 se ha instalado un sistema de gálibos para evitar el acceso de autocaravanas, el tamaño y la ubicación de los aparcamientos para todo tipo de vehículos son desorbitados y están fuera de ordenación. Algunos enclaves costeros siguen sufriendo una avalancha de autocaravanas, como serían los casos de las inmediaciones de la playa de Berellín (Prellezo, Val de San Vicente), la de la

playa de Tagle (Suances), la de Langre (Ribamontán al Mar) o la línea de costa exterior en Cueto (Santanderi) desbordando la insuficiente infraestructuras disponible. En las Dunas de Liencres los aparcamientos son utilizados, desde hace varias décadas, por l@s usuari@s de las playas, si bien desde hace unos años la presencia de autocaravanas y furgonetas camperizadas es muy notable ubicándose sobre las propias dunas que separan las playa de Valdearenas y Canallave.

Motivo:

Los emplazamientos para aparcamiento masivo de vehículos privados, en ningún caso deberían situarse en el ámbito de un Espacio Natural Protegido (ENP); son los que antes se denominaron Lugares de Interés Comunitario (LIC) de la Red Natura 2000 de la UE, ahora Zonas de Especial Conservación (ZEC), cuyas características se corresponden en el litoral marítimo con espacios relativamente bien conservados, con la presencia de hábitats naturales de gran interés y con una alta riqueza florística y faunística. En el ámbito detallado de la denominación de las ZEC costeras se señala nítidamente que se tratan de espacios costeros vulnerables debido al crecimiento de construcciones y de la fuerte presión turística, de la que no se puede excluir la presencia indiscriminada de autocaravanas o vehículos camperizados o de cualquier tipo.

En el caso de las Dunas de Liencres, el pinar de repoblación de las mismas funciona como área de expansión turística donde las fuentes de uso público se han convertido en lavaderos improvisados para hacer frente a la demanda de servicios. En periodo estival la demanda de espacio para aparcamiento es tal que llega a ocupar suelos no habilitados con la ocupación de espacio del pinar, bloqueando las salidas de los propios aparcamientos y los espacios habilitados para servicios de emergencia. En el catálogo de paisajes relevantes de Cantabria, elaborado en su día como anteproyecto de ley del Gobierno regional, se describen numerosos paisajes costeros como relevantes, haciendo referencia explícita a los espacios dunares. Los recientes borradores que van introduciendo legislación sobre los aparcamientos en áreas costeras siguen sin recoger modelos de Ordenanza municipal tipo que regulen el estacionamiento.

Se necesita que exista un tipo de ordenanza que permita regular tanto el estacionamiento y la pernocta como el uso de zonas delimitadas para el aparcamiento o estacionamiento de autocaravanas, dentro de las áreas de aparcamiento que se habiliten, garantizando la seguridad tanto de las y los usuarios como de las y los habitantes, estableciendo las debidas rotaciones y distribución equitativa de los aparcamientos públicos entre todas y todos los usuarios de las vías públicas, garantizando el cumplimiento de la prohibición

de la acampada libre recogida en la normativa autonómica de Cantabria. Dado el peso del sector público en el modelo turístico de Cantabria, el sistema de aparcamientos del Parque de la Naturaleza de Cabárceno, gestionado por la empresa pública CANTUR, tendría que servir de referente en la gestión para el resto de instalaciones en áreas de fuerte demanda a los recursos e instalaciones turísticas.

Soluciones o propuestas de mejora:

Los aparcamientos de Valdearenas y Canallave necesitan ser regulados, no solo eliminando autocaravanas, sino también permitiendo únicamente servicios esenciales y para PMR, implementando un sistema de transporte público desde Liencres, prolongando las líneas de transporte público a Liencres o con un sistema de lanzaderas a las playas desde Liencres y otros enclaves próximos al área.

El nuevo Decreto sobre turismo debería incluir la regulación de aparcamientos costeros observando las servidumbres de protección. El nuevo Decreto debería contemplar la exclusión de aparcamientos en todas aquellas zonas que el Plan de Ordenación del Litoral (POL) define como de Protección Costera y que están consideradas como de máxima protección, retranqueando en cualquier caso su ubicación fuera de esta franja. En el entorno de Liencres y otros ámbitos es necesario habilitar áreas específicas para autocaravanas fuera de la franja costera que delimitan los ENP, evitando convertir zonas de protección en zonas de acampada para practicantes del surf.



*Aparcamientos en las dunas de Liencres,
municipio de Piélagos.*



*Aparcamientos en las playas de Valdearenas
y Conllaves.*

[GALERÍA IMÁGENES]

CATALUNYA

El informe Banderas Negras otorga dos banderas, una por contaminación y otra por mala gestión, por cada provincia litoral del Estado español. La comunidad autónoma de Catalunya recibe seis banderas negras.

Tarragona:

Por contaminación:

Torre de refrigeración de las centrales nucleares de Ascó

Por mala gestión:

Almacén de CO₂ frente a la costa de Tarragona

Barcelona:

Por contaminación:

Playas de Barcelona

Por mala gestión:

Retroceso imparable del Delta del Llobregat

Girona:

Por contaminación:

Lloret de Mar

Por mala gestión:

Llançà

Tarragona

Bandera negra por contaminación

Torre de refrigeración de las centrales nucleares de Ascó



Localización:

Río Ebro a la altura del municipio de Ascó

LOCALIZACIÓN



Resumen:

Desde hace, como mínimo, dos años la torre de refrigeración de las centrales nucleares de Ascó se está desmantelando y fuera de funcionamiento. Este hecho ha provocado que se haya convertido en una bomba de plásticos hacia el río Ebro, posiblemente incluso antes de estar fuera de servicio. Pero su parada también ha comportado poner en marcha el antiguo sistema de refrigeración de las centrales nucleares que no garantiza mantener el agua del Ebro a menos de 3 °C, razón por la cual había sido construida. El Consejo de seguridad nuclear (CSN) informa que la parada no es un problema de seguridad nuclear, una opinión bastante discutible, y que son las administraciones de control de parámetros ambientales las que tienen que actuar e informar. En el estado actual esta infraestructura ha podido acontecer una fuente de contaminación térmica y de microplásticos que podría afectar gravemente los hábitats fluviales y litorales del delta del Ebro.

Antecedentes:

Es la primera vez que se otorga esta bandera negra y, en especial, una bandera negra en la demarcación de Tarragona dentro de una zona fluvial. A pesar de ser un río, el Ebro, por su caudal e importancia, tiene una importante incidencia sobre la costa del delta donde

desemboca. En años anteriores habíamos denunciado la presencia de microplásticos en las playas de Tarragona procedentes, muy posiblemente, del complejo petroquímico de Tarragona y de prácticas agrícolas. Se ha publicado recientemente un estudio del Instituto de Ciencia y Tecnología Ambientales de la Universitat Autònoma de Barcelona (ICTA-UAB) que demuestra que los sistemas fluviales son la principal causa de la elevada concentración de microplásticos en el mar. Precisamente la costa de Tarragona y la costa del delta del Ebro, concretamente en la playa de la bahía del Fangar, son los dos puntos de la costa catalana evaluados con una concentración más elevada.

Motivo:

El mes de enero de 2025, el semanario l'Ebre publicó un artículo de Andreu Carranza donde se ponía de manifiesto el estado de la torre de refrigeración de las centrales nucleares de Ascó, construida el 1995 para asegurar el cumplimiento de los requisitos medioambientales de refrigeración, indicando que se estaba deteriorando desde hacía más de un año. Un hecho que también tuvo lugar en la torre de refrigeración de la central nuclear de Cofrentes. A raíz de esta publicación, el Grupo Ecologista de Tarragona y el Ebro (GETE-EEAC) solicitó información a la Confederación Hidrográfica del Ebro (CHE) para saber la afectación sobre la temperatura del agua del río, a la Agencia de Residuos de Cataluña (ARC) sobre la gestión de los residuos acumulados en la base de la torre después de un intento fallido de reparación, en que la parte restaurada se hundió junto con la estructura vieja y al CSN por la seguridad de la instalación.

El CSN derivó la responsabilidad a los gestores ambientales, puesto que para ellos no suponía un peligro de seguridad. La ARC ha informado correctamente de la gestión de residuos de la construcción y plásticos de una inspección realizada a instancia del GETE-EEA. La CHE no ha respondido a los requerimientos, pero la entidad ecologista ha detectado que entre el mes de enero de 2020 y el febrero de 2025, datos oficiales de CHE, la temperatura del agua del Ebro, en la estación de Ascó, ha superado más de un 53% de los meses la temperatura mensual media de 3°C. Esto pone de manifiesto la contaminación térmica de las aguas del Ebro a la zona de Ascó.

Todo hace pensar que la torre de refrigeración se estaba desmantelando antes de su parada en 2023, fecha de parada según la inspección de la ARC. Teniendo en cuenta que el Ebro ya desembocaba en el mar anualmente cerca de 2.200 millones de microplásticos y que en la bahía del Fangar se han detectado 1.100 unidades por kilogramo, estudio realizado antes de esta incidencia, todo hace pensar que la aportación de microplásticos a la costa del Ebro estos últimos años ha estado muy superior y que, por lo tanto, se ha

permitido dicha aportación sabiendo que en la torre de refrigeración de la central nuclear de Cofrentes ya había sucedido un episodio similar de degradación de la misma. Es por estos motivos que se considera que esta infraestructura es una fuente importante de contaminación térmica y de microplásticos al medio natural.

Soluciones o propuestas de mejora:

La solución para impedir la contaminación térmica que ha sido continuada a lo largo de los últimos 4 años y, como mínimo, durante los estiajes de los anteriores, es el cierre inmediato de las centrales nucleares de Ascó, puesto que sin construir una nueva infraestructura de refrigeración la empresa explotadora no puede garantizar que no se produzca el incremento superior a los 3°C del agua del río Ebro. Para evitar que sigan abocándose microplásticos en el río hay que derruir la actual torre de refrigeración garantizando el tratamiento adecuado de los residuos generados. Lógicamente, esta petición se tiene que dirigir directamente al gobierno del estado español.



Tras un intento fallido de reparación, en el que la parte restaurada se derrumbó junto con la estructura vieja, la torre de tiro natural está fuera de servicio. Toneladas de plástico deteriorado se van acumulando debajo de la torre. Fuente: Ebredigital.

[GALERÍA IMÁGENES]

Tarragona

Bandera negra por mala gestión

Almacén de CO₂ frente a la costa de Tarragona



Resumen:

La Comisión Europea ha concedido más de 205 millones de euros a Repsol para desarrollar TarraCO₂, un almacén submarino de CO₂ frente a la costa de Tarragona. Se trata de un proyecto de alta inversión que prevé almacenar 2 millones de toneladas anuales de CO₂, pero que presenta graves riesgos ambientales y sociales. Su entrada en funcionamiento está prevista para 2030, tras un estudio previo, y la capacidad total prevista es de 54 millones de toneladas (Diari de Tarragona, 2024).

Antecedentes:

Tarragona es una zona fuertemente industrializada y con gran presencia del sector petroquímico. En septiembre de 2023, Repsol Exploración S.A., solicitó el permiso de investigación para el proyecto TarraCO₂, con el objetivo de inyectar y almacenar dióxido de carbono en el subsuelo marino. Esta bandera negra se suma a otras alertas que ha recibido el territorio por los impactos ambientales asociados a la industria y a proyectos de alto riesgo ambiental. Aunque no es la primera vez que se cuestionan las políticas ambientales en este territorio, sí es la primera vez que se enfrenta específicamente a una infraestructura de captura y almacenamiento de carbono. Un ejemplo que podemos tomar como referencia es el caso del almacén de gas Castor, situado frente a la costa de Vinaròs y Alcanar, que provocó más de un millar de terremotos durante las pruebas de

inyección de gas en 2013. El proyecto fue paralizado por la alarma social y cerrado definitivamente en 2017, sin haber llegado a funcionar. Esto supuso un coste público multimillonario, aprobado por decreto, para su mantenimiento y sellado, que aún continúa a día de hoy. Este caso ilustra los riesgos e impactos ambientales, sociales y económicos asociados a grandes infraestructuras subterráneas en el litoral mediterráneo.

Motivo:

El almacenamiento geológico de CO₂ conlleva un alto consumo energético para capturar, comprimir, transportar e inyectar el gas en el subsuelo marino. Esta energía suele provenir de fuentes no renovables, lo que contradice los objetivos climáticos. Además, existe el riesgo de fugas de CO₂ que podrían acidificar el ecosistema marino y representar un peligro para la salud humana en caso de concentraciones elevadas (superiores al 7-10%) (IPCC, Informe especial La captación y el almacenamiento de dióxido de carbono). También se ha advertido que la presión generada por la inyección del gas puede provocar sismos de baja intensidad (IPCC). Aunque el principal objetivo del proyecto es contribuir a la reducción de emisiones, su alcance es muy limitado, si se tiene en cuenta que en Cataluña se emitieron casi 38 millones de toneladas de CO₂ equivalente en 2024 (monitorco2e.cat), y TarraCO₂ solo podría gestionar un máximo del 5,3%. Se trata de una tecnología experimental, costosa y pensada para emisiones difíciles de reducir. Existe el riesgo de que otras industrias utilicen este almacén para evitar realizar reducciones reales. Además, se otorga apoyo público a una empresa altamente contaminante como Repsol, lo que perpetúa un modelo basado en combustibles fósiles.

Soluciones o propuestas de mejora:

En este contexto, es necesario recurrir a los recursos disponibles, como la presentación de alegaciones contra el proyecto, para lograr que la Comisión Europea, el Ministerio para la Transición Ecológica y la Generalitat de Catalunya prioricen políticas de reducción directa de emisiones y promuevan las energías renovables y la eficiencia energética. Es imprescindible invertir los fondos públicos en proyectos que garanticen una transición justa y real, no en tecnologías de dudoso rendimiento ambiental. El proyecto TarraCO₂ debe someterse a una evaluación ambiental estratégica y con participación ciudadana.

Barcelona

Bandera negra por contaminación

Playas de Barcelona



Localización:

Playa de San Sebastián, Playa de la Barceloneta. Barcelona

[LOCALIZACIÓN](#)



Resumen:

Las playas de Barcelona reciben las aguas fecales de la red unitaria de alcantarillado y pluviales en episodios de lluvia considerable. Lo que técnicamente se denomina descargas del sistema unitario (DSU) es una consecuencia de un sistema mal diseñado que afecta a buena parte de la costa catalana y que las administraciones prefieren ignorar antes que actuar para corregir, aparentemente bajo la premisa de que “el mar todo se lo traga”. Las lluvias importantes que han afectado al área de Barcelona durante los meses de marzo, abril y mayo han desbordado el sistema y han abocado grandes cantidades de fecales en las playas más turísticas. El 9 de mayo se detectaron una gran cantidad de residuos, incluidas ratas muertas.

Antecedentes:

Las insuficiencias en el sistema del alcantarillado y de depuración de los municipios costeros del área de Barcelona han sido denunciadas en múltiples ocasiones, y han merecido Banderas Negras en varias ediciones. El clima alterado con el calentamiento global también está generando nuevos efectos e impactos sobre las aguas litorales. Si los tres años anteriores (2022-24) un régimen de precipitaciones muy inferior al normal, con una sequía extrema, no había provocado muchos vertidos de fecales al medio

natural, desde el otoño de 2024 el cambio de tendencia con unas lluvias superiores al normal están causando muchos más vertidos al medio.

Motivo:

Vertidos repetitivos de aguas residuales no depuradas en el mar, con afectación en las playas del litoral barcelonés como la de San Sebastián y la de la Barceloneta (junto al Hotel W). La mayor parte de municipios en Catalunya, y el área metropolitana de Barcelona no es excepción, tienen una red de aguas residuales unitaria, lo que quiere decir que las aguas residuales y pluviales que caen al casco urbano van por los mismos tubos. En tiempo seco, las aguas residuales son depuradas (en general, con una gran eficacia) en las EDAR (Estaciones Depuradoras de Aigües Residuales). Pero en episodios de lluvia, el agua de escorrentía en el casco urbano acaba en el mismo sistema, colapsa las instalaciones de depuración y se vierte al medio natural el excedente de aguas con contenido fecal, lo que se conoce como Descargas del Sistema Unitario (DSU).

Ciudades como Barcelona disponen de depósitos de aguas pluviales o de tormenta pensados para retener estas aguas en episodios de fuertes lluvias y evitar que descarguen contaminación en el mar o que inunden zonas habitadas. En la actualidad existen 15 depósitos de estas características, capaces de retener hasta 447.000 m³ de agua. También Badalona dispone desde 2014 de algunos depósitos de estos tipos. Pero, aun así, el incremento de la frecuencia e intensidad de las lluvias torrenciales hace que estas infraestructuras resulten totalmente insuficientes.

En mayo de 2025 se acumulan ya tres meses de lluvias frecuentes, muy superiores a las registradas históricamente. Seguramente este es el motivo por el cual las playas de Barcelona presentan un aspecto lamentable, con una cantidad significativa de residuos sólidos procedentes del alcantarillado (toallitas, tampones, compresas, preservativos), así como un aspecto de las aguas turbio, muestra de la mezcla de las fecales con el agua de mar. El fuerte olor a excrementos y la presencia incluso de ratas muertas en las playas donde los turistas ya se están bañando, ofrecen un panorama lamentable. Resulta obvio que los “peines” para retener residuos sólidos instalados alrededor de los espigones no funcionan en caso de lluvias fuertes. Esta es la parte visible del problema.

Pero bajo la superficie del mar se esconde un auténtico vertedero de residuos arrastrado por sucesivos episodios de derrames o DSU, que los buceadores tienen el triste honor de contemplar cada vez que practican su deporte en la capital catalana. Los casos de infecciones (otitis u otras) derivadas de bañarse en aguas residuales no son extraños. Por

otro lado, el organismo responsable del control de la calidad de las aguas de baño, la Agencia Catalana del Agua (ACA) lleva a cabo controles de las aguas de la costa. Pero solo del 1 de junio al 30 de septiembre, y con una periodicidad quincenal. En un clima como el mediterráneo, con largas temporadas sin precipitaciones significativas (sobre todo en verano) o incluso de sequías, es normal que no haya desbordamientos del sistema unitario de aguas residuales, por este motivo los resultados de las analíticas efectuadas y publicadas en la web del ACA dan una imagen de aguas costeras de calidad excepcional. Aun así, la realidad es mucho más compleja.

Primero, porque durante el otoño, invierno y primavera, épocas más lluviosas, no se hacen analíticas. Segundo, porque la periodicidad quincenal (lunes alternos) difícilmente recogerá episodios de contaminación a no ser que sean lluvias caídas justo el día antes. Tercero, porque no se está analizando los fondos marinos, sino únicamente las aguas superficiales. Y cuarto, porque los cambios en los patrones de precipitaciones pueden llevar a épocas de alta o intensa pluviometría que deriven en derrames masivos de aguas residuales no depuradas en el mar. Así, vemos como fuera de la época de baño mencionada, [el ACA no ofrece ningún dato del estado de las playas](#). De esta forma es imposible llevar a cabo tareas adecuadas de vigilancia y control, y la ciudadanía difícilmente puede tener información de la seguridad del baño a las aguas costeras.

Soluciones o propuestas de mejora:

La solución al problema requiere de la participación de varias administraciones.

Los ayuntamientos, empezando por el de Barcelona, tienen que:

- Aprobar un programa de inversiones para instalar progresivamente la red separativa de aguas pluviales y fecales, que reclamamos desde Ecologistas en Acción hace años.
- De forma provisional, además, tiene que construir grandes depósitos de pluviales o de tormenta para retener las grandes avenidas de agua y evitar que se mezclen las aguas.
- Crear espacios públicos (parques, por ejemplo) inundables que laminen el agua de lluvia.
- Reformar los pavimentos de calles y plazas para hacerlos porosos y que la máxima cantidad de agua se infiltre al subsuelo (sistemas urbanos de drenaje sostenible).
- Restaurar ecosistemas, especialmente espacios húmedos como lagunas y balsas, como puntos de recarga del acuífero.

La Generalitat, y la ACA, tienen que:

- Adoptar una legislación mucho más exigente en cuanto a la calidad ambiental de las aguas continentales y costeras.
- Llevar a cabo la campaña de control de la calidad de las aguas de baño todo el año, e incrementar la frecuencia de los análisis a una vez la semana, como mínimo.
- Fijar un plazo legal para que todos los municipios dispongan de red separativa.
- Ofrecer líneas de subvenciones ambiciosas para ayudar los ayuntamientos con las obras de instalación de separativa de pluviales.



Grandes cantidades de residuos sólidos flotando en las playas de Barcelona después de la lluvia. Foto: Alberto Asenjo.

[\[GALERÍA IMÁGENES\]](#)

[\[VIDEO REPORTAJE\]](#)

Barcelona

Bandera negra por mala gestión

Retroceso imparable del Delta del Llobregat



Localización:

Delta del Llobregat (Barcelona, El Prat de Llobregat, Viladecans, Gavà, Castelldefels)

[LOCALIZACIÓN](#)



Resumen:

El delta del Llobregat es un espacio natural de incalculable valor. Pero las profundas transformaciones que se han hecho los últimos 50 años, junto con la crisis climática mundial, están provocando su regresión acelerada. Las administraciones públicas solo han sabido responder con grandes inversiones de dinero público en obras y acciones de ingeniería civil para mirar de frenar lo inevitable: el delta está en regresión y sin cambios estructurales que desmontarían el sistema económico, su progresiva desaparición es segura.

Antecedentes:

El delta se ha formado especialmente a lo largo de los últimos 1500 años. [Aquí](#) se puede ver una infografía con la evolución de la costa desde el 4500aC hasta el siglo XX. El retroceso del delta está documentado desde hace décadas. Se calcula un retroceso en el Prat de Llobregat de unos 800m desde el siglo XIX hasta la actualidad. El proceso acelerado se puede comprobar si se compara el primer vuelo fotográfico del 1945 con la imagen de satélite del 1975. Se observa un enorme retroceso de la costa hasta el punto que el Faro, que el 1945 estaba suelo adentro, 30 años más tarde queda dentro del mar, solo conectado a tierra en forma de península de forma artificial y con una protección de un rompeolas. A partir de los años 80 empiezan las ampliaciones del Puerto y la Zona

logística que abocan millones de m³ de tierra al mar para ganar espacio para las actividades económicas y el Faro vuelve a quedar, artificialmente, tierra adentro. Pero el delta sigue retrocediendo.

Motivo:

El litoral del delta del Llobregat se ve afectado por una erosión imparable desde hace más de 50 años. EL Área Metropolitana de Barcelona estima que cada año, desde hace al menos seis, [se pierden 160.000 metros cúbicos de arena de las playas](#). En los últimos nueve años se habría perdido el 25% de la superficie total de playas de esta zona.

Tres factores principales explican el retroceso continuado:

1. El déficit de aportaciones sedimentarias.

Por un lado no llegan suficientes sedimentos para compensar los que se pierden de manera natural. El río Llobregat es uno de los más aprovechados industrialmente de Cataluña, sobre todo desde la segunda mitad del siglo XIX. Además de los tres embalses (La Llosa del Cavall, Sant Ponç i La Baells), que atrapan sedimentos, a lo largo del río hay decenas de azudes o pequeñas presas, normalmente para aprovechar la energía del agua para las industrias textiles o para los canales de reguera, incrementando el efecto de retención de materiales. Adicionalmente, durante el Plan Delta en los 90 y 2000 se desvió la desembocadura del río para permitir la ampliación de la Zona franca. La nueva desembocadura se construyó anómalamente ancha, en previsión de crecidas potencialmente destructivas, lo cual reduce la velocidad del agua y, por lo tanto, la capacidad de arrastrar materiales medios y grandes. Por el contrario, el lecho del río en la desembocadura se está colmatando de sedimentos -que tendrían que llegar a las playas-, y se reduce por lo tanto la capacidad de desagüe de la desembocadura y se incrementa el riesgo de inundación. Esta 'trampa para los sedimentos' está muy documentada por un trabajo de la Universitat Politècnica de Catalunya del 2021 publicado en la [revista Natural Hazards and Earth Systems Sciences](#). Con el desvío, además, se construyó un dique a la parte suroeste de la desembocadura que entra más de un kilómetro mar adentro, impide que los materiales más ligeros arrastrados por el río se depositen en las playas del delta y los envía forzosamente mar adentro, donde no ayudan a frenar la erosión de la costa. Por último, agravia el problema del fenómeno conocido como subsidencia: la tendencia natural de sistemas geológicos muy jóvenes como los deltas a irse hundiendo gradualmente conforme las capas de sedimentos se compactan con el tiempo.

2.El Puerto de Barcelona, ampliado sucesivamente hasta convertirse en el más grande del sur de Europa.

Todos los obstáculos que se construyen a la costa -incluidos todos los puertos deportivos y, especialmente, el Puerto de Barcelona- afectan las corrientes marinas, que son las encargadas de redistribuir los sedimentos a lo largo del litoral. En el Mediterráneo occidental estas corrientes van sobre todo de noreste a suroeste; los espigones y diques, pues, provocan una acumulación artificial de arenas a barlovento (noreste) y por el contrario un déficit muy importante a sotavento (suroeste). En el caso del delta del Llobregat, el Puerto evita que se redistribuyan los sedimentos a lo largo del litoral de manera uniforme. Así, a las playas del Prat, Viladecans y la parte norte de Gavà, casi no llegan sedimentos marinos. En el extremo sur de Gavà la playa se mantiene, mientras que en Castelldefels y Sitges (barrio de Les Botigues) las playas crecen cada año a causa de la deposición desproporcionada de arenas marinas desviadas por el Puerto.

3. La emergencia climática, con unos efectos que se pueden percibir más cada año.

El mar Mediterráneo es uno de los puntos del planeta que se están calentando más rápidamente. En estos momentos el mar ya se ha calentado en promedio alrededor de los 1,6 °C. Como no paran de alertar los científicos, este calor es energía que cada vez más se transforma en fenómenos climáticos extremos. El temporal Glòria (enero de 2020) dejó unos 200 L/m² en 24h a la costa central catalana, el frente litoral y buena parte del delta inundados. Pero esta tormenta es muy pequeña si la comparamos con la reciente DANA de València (entre 400 y 500 L/m²) o sobre todo con la tormenta Daniel que descargó 1100 L/m² en algunos puntos de Grecia y el Mediterráneo oriental el septiembre de 2023. Estos potentes temporales mediterráneos afectan el delta del Llobregat de varias maneras. En primer lugar, la crecida repentina de ríos y rieras pueden provocar una gran destrucción a su paso, como se ha visto en València hace muy poco. En segundo lugar, las bajas presiones atmosféricas y los vientos de levante hacen elevar temporalmente el nivel del mar, dificultando el desagüe de aguas de ríos y rieras e incrementando la inundación. Y en tercer lugar, la fuerza extraordinaria de las oleadas o el mar de fondo erosiona y se lleva mar adentro enormes cantidades de sedimentos.

Soluciones o propuestas de mejora:

No existen soluciones para parar la degradación del delta del Llobregat que no pasen por renunciar a las macroinfraestructuras que han ocasionado el impacto. Para revertirlo, habría que reducir drásticamente el Puerto de Barcelona, eliminar o modificar la mayoría de las barreras que presenta el río Llobregat a lo largo de su recorrido (presas y azudes) y eliminar el dique del sur de la desembocadura. Son imprescindibles políticas públicas que paren de apostar por construir más en un espacio ya gravemente alterado y en proyectos que aceleran las emisiones de gases invernadero y, por lo tanto, la propia crisis climática. Lo que también está claro es el fracaso de las aportaciones anuales de

arenas a las zonas más erosionadas como medida “compensatoria” -cara (más de 1 millón de euros el año) y contaminante-: Cada año se puede percibir el retroceso de muchas playas. Queda poco tiempo para reaccionar, pero en todo caso, hay que actuar para adaptarnos en los peores efectos de una crisis ecológica global. En este sentido se pueden adoptar una serie de medidas para reducir los impactos de los fenómenos extremos a la costa del delta:

- Reforzar las dunas litorales con un ecosistema saludable que incluya la vegetación autóctona.
- Hacer proyectos ambiciosos de regeneración de los bosques de plantas acuáticas (Posidonia)
- Eliminar canalizaciones duras en el río y rieras y acordar con el campesinado espacios de inundación suave que lamine la fuerza y capacidad destructiva del agua en caso de riadas.
- Deconstruir planificada y progresivamente todas las edificaciones en los primeros 200m de costa (El Prat) y 100m (Gavà y Viladecans), así como paseos marítimos y otras infraestructuras.
- Abandonar definitivamente el proyecto de ampliación del aeropuerto del Prat.
- Instalar provisionalmente geotextiles sumergidos que reduzcan la fuerza de las oleadas.
- Abandonar la inversión ruinosa en la draga que traslada arenas e invertir el dinero ahorrado en los otros proyectos aquí mencionados.



Pérdida de un gran volumen de arena después de un temporal de levante. Playa de Gavà, 2011. Foto Jaume Grau.

[GALERÍA IMÁGENES]

Girona

Bandera negra por contaminación

Lloret de Mar



Localización:

Lloret de Mar

[LOCALIZACIÓN](#)



Resumen:

El impacto de las embarcaciones privadas sobre el entorno natural y las personas que lo disfrutaban ya fue denunciado en ediciones anteriores de este informe. Las medidas correctoras se han concretado y se han enviado a la Dirección General de la Marina Mercante que las ha recibido con buenos ojos. Esta bandera negra tiene el objetivo de presionar para conseguir que estas propuestas se hagan realidad.

Antecedentes:

El informe Banderas Negras de 2024 recogía el impacto de las embarcaciones privadas sobre bañistas y el medio natural, haciéndose eco de las denuncias que llevan años realizándose desde los movimientos ecologistas y en los propios informes Banderas Negras. El impacto sobre el medio natural de las embarcaciones privadas se concreta en lo que provocan las anclas sobre los ecosistemas del fondo marino; en la contaminación de las aguas, ya sea por aceites y carburantes, ya sea por residuos orgánicos y en el impacto acústico de los motores. El impacto sobre las personas se produce con los accidentes con otras embarcaciones o bañistas, aparte del riesgo asociado.

Motivo:

Se han concretado cinco medidas para reducir el impacto de las embarcaciones privadas

y se han enviado a la Dirección General de la Marina Mercante, que las ha acogido con interés. Sin embargo, de momento sólo existe el compromiso de evaluar su viabilidad. Por tanto, se considera necesario hacer presión social para conseguir un compromiso más fuerte. Esta bandera negra está colocada en un punto de la Costa Brava que sufre una elevada frecuentación de barcos privados, en Lloret de Mar, pero podría haberse puesto en cualquier punto del litoral gerundense, o incluso del litoral ibérico. Lo señalamos con el objetivo de difundir las propuestas que se han puesto sobre la mesa para que las autoridades competentes las apliquen.

Soluciones o propuestas de mejora:

Las cinco medidas propuestas son las siguientes:

- Reducción de la velocidad costera, estableciendo un límite de velocidad de 5 nudos en los 300 primeros metros de la costa para proteger a personas y hábitats.
- Regulación del fondeo, prohibiéndolo en los primeros 50 metros de playas y 20 metros del resto de costa para preservar espacios sensibles y garantizar zonas de baño libres de riesgo.
- Uso obligatorio de cartografía de especies protegidas a través de las cartas náuticas y las formaciones de titulaciones náuticas para la protección de hábitat marinos.
- Prohibición de la navegación sin titulación, especialmente, en lo que se refiere al alquiler de embarcaciones sin conocimientos en navegación, seguridad marítima y buenas prácticas en el mar.
- Mejora de los mecanismos de control y vigilancia, para hacer efectivas las normativas existentes y evitar la impunidad frente a las infracciones.



Pradera submarina de Posidonia oceánica. Imagen de Frédéric Ducarme.



Girona

Bandera negra por mala gestión

Llançà



Resumen:

Inicio del desarrollo urbanístico de dos sectores del municipio de Llançà. Estos dos sectores están situados cerca de la línea de costa y son los últimos puntos del litoral sin urbanizar la costa del municipio. Los movimientos ecologistas locales Laeden y Sos Costa Brava piden el paro de este proceso para preservar algún punto del mar sin urbanizar.

Antecedentes:

Todos los municipios de la costa y especialmente los de la Costa Brava sufren una presión urbanística importante desde hace muchas décadas. Gran parte de las viviendas construidas son segundas residencias o directamente tienen un uso turístico. El municipio de Llançà ha desarrollado urbanísticamente prácticamente todo su litoral. Aún quedaban dos puntos del litoral por urbanizar: en la playa de la Farella, un pinar litoral donde el ayuntamiento quiere construir medio centenar de viviendas, y el entorno de la acequia de Feliu, un torrente. Todavía hay esperanzas en que se pare el proyecto y por eso existe una movilización popular en contra. Se han realizado diversas acciones durante los primeros meses de 2025 reclamando la preservación de estos dos espacios.

Motivo:

Es conocido que el crecimiento urbanístico en el litoral es uno de los motivos

mayoritarios que justifican las banderas negras. En el municipio de Llançà, a pesar de las reivindicaciones ecologistas desde hace años, no se está deteniendo el proceso de urbanizar su litoral. En el informe Banderas Negras de 2024 ya se denunciaba que el Plan General de Ordenación Urbana se estaba desarrollando sin proteger las zonas que hasta ahora no se habían construido a pesar de la presión ecologista que se venía haciendo desde hacía años. Así como el año 2024 la bandera negra estaba focalizada en el pinar de Gori, este año también nos fijamos en este pinar que todavía está de pie pero cada vez más cerca de ser talada, pero la bandera está focalizada en el otro punto del mismo municipio que también está a punto de ser urbanizado, el Rec d'en Feliu. El Rec d'en Feliu es un torrente que proviene del parque natural de Cap de Creus. Algunas parcelas están previstas en terrenos de más de un 20% de pendiente; lo que es ilegal y ya se ha denunciado desde las entidades ecologistas locales. También se denuncia que la parte final del Rec d'en Feliu es zona inundable. Son unos terrenos de alto valor ambiental en el umbral del Parque Natural de Cap de Creus. Esta bandera negra sirve para recordar que Ecologistas en Acción tiene activa la campaña por una moratoria en proyectos urbanísticos en zonas con riesgo de inundabilidad. Uno de los objetivos de la campaña es detener los proyectos urbanísticos en espacios inundables, exigir la actualización de los mapas de riesgos y replantear una política urbanística que tenga en cuenta la adaptación al cambio climático y los eventos meteorológicos extremos, como lluvias torrenciales e inundaciones.

Soluciones o propuestas de mejora:

Las entidades ecologistas consideran que todavía se está a tiempo de preservar estos dos espacios. Se utiliza como ejemplo la preservación de la península de Cap Ras que se logró en 2004. Esta bandera negra debe servir para remover conciencias y se inicie un proceso de reversión de la dinámica actual.



[GALERÍA IMÁGENES]

CEUTA

El informe Banderas Negras otorga dos banderas, una por contaminación y otra por mala gestión, por cada provincia litoral del Estado español. La ciudad autónoma de Ceuta recibe dos banderas negras.

Ceuta

Por contaminación:

En las cercanías del LICES6310002 del Monte Hacho y dentro de la ampliación propuesta de este espacio en el proyecto INTEMARES

Por mala gestión:

Playa y cala del Desnarigado

Ceuta

Bandera negra por contaminación

En las cercanías del LICES6310002 del Monte Hacho y dentro de la ampliación propuesta de este espacio en el proyecto INTEMARES



Localización:

Cercanías del LICES6310002 del
Monte Hacho

[LOCALIZACIÓN](#)



Resumen:

La enorme importancia del LICES6310002 del Monte Hacho se debe a que se trata de una extensa área de cría y reproducción de especies de peces, en la que se desarrollan poblaciones someras de especies protegidas. Este Lugar de Interés Comunitario (LIC) es un lugar de tránsito de tortugas marinas (justamente las dos especies principales: *Caretta caretta* y *Dermochelys coriácea*), avistadas con frecuencia en varias épocas del año (Ocaña et al., 2009). También encontramos especies como *Patella ferruginea* y *Dendropoma* spp., sobre las que congregan extensas poblaciones, y bancos muy someros del coral anaranjado *Astroides calycularis* de gran belleza e importancia científica. Además, el espacio protegido mentado LICES6310002, contiene una gran cantidad de hábitats y especies marinas de alta calidad y representatividad, varias incluidas en el CEEA (Catálogo Español de Especies Amenazadas). La presencia de especies catalogadas y en especial de la lapa *Patella ferruginea* y el coral anaranjado con elevado grado de rareza y singularidad elevan el alto valor ecológico y científico del espacio protegido. Este LIC celebra un sistema de escarpes litorales con notables valores en su medio emergido y sobre todo el sumergido. Las montañas sumergidas costeras asociadas constituyen un enorme patrimonio natural español en el ámbito del norte de África, único en su género. Además conserva en sus fondos el bosque de gorgonias más diverso de todo el Mediterráneo (Ocaña et al., 2009).

Antecedentes:

Este enclave resulta ser una peculiar zona marina altamente representativa de los hábitats marinos típicos de la bahía sur de Ceuta donde se localizan una gran zona de arrecifes rocosos someros de gran valor ecológico. Ya en el año 2014 (Ocaña et al., 2015) se produjo una gran incidencia de capturas accidentales, sobre todo de tortugas marinas y peces luna, que motivó la elaboración de un extenso informe a petición del propio MITECO. Este incidente también produjo una respuesta bastante negativa en la opinión pública de la Ciudad Autónoma, debido a la enorme cantidad de tortugas muertas registradas a lo largo del litoral mientras duró la actividad almadradera. Este lugar contiene poblaciones superficiales (0-10 metros) del raro coral relicto *Astroides calycularis*, (Ocaña et al., 2009), todo un patrimonio de España, Europa y el propio Mediterráneo.

Al estar la Almadraba calada en las cercanías del espacio protegido LICES6310002 del Monte Hacho, y dentro de la ampliación de este espacio en el proyecto INTEMARES (Ocaña, 2018), es pertinente comentar la situación de indefensión a la que se enfrenta el espacio marino de Ceuta, y su entorno inmediato. A nadie puede pasar desapercibido, que las cercanías de un espacio protegido orientado a la salvaguarda de los fondos marinos, y las poblaciones de tetrápodos protegidos por las leyes internacionales, no es el lugar apropiado para calar un arte de las características de una Almadraba. Si bien, esta debe situarse a unas millas de distancia, de forma que las cercanías de la zona protegida, puedan amortiguar los impactos más cercanos. Cuestión que no se produce por estar pegada literalmente al mentado LIC.

Estas actuaciones y decisiones políticas, se producen como consecuencia al abandono institucional que sufre esta Área Marina Protegida (AMP). Después de veinte años desde la aceptación de este espacio protegido, por parte de la Unión Europea, los preceptivos Planes de Ordenación siguen sin desarrollarse. Este abandono institucional e incumplimiento de las disposiciones legales, están provocando el deterioro paulatino del espacio marino, debido a varios impactos muy marcados y persistentes: la contaminación por residuos sólidos y aguas fecales de forma muy frecuente (algunas salidas de fecales son constantes por la ausencia de las necesarias infraestructuras de bombeo que transporten este residuo a la EDAR).

A todo esto hay que añadir la enorme presión pesquera que soporta la zona por parte de pescadores deportivos, furtivos y de la flota artesanal de Ceuta y Marruecos que suelen faenar calando artes poco selectivas en la mayor parte del espacio protegido. La falta de control sobre las actividades de ocio en verano (suciedad en zonas intermareales y

acantilados; pisoteos y extracciones de moluscos protegidos, ruidos y actividades festivas hartamente inapropiadas en un espacio con estos valores) y la pesca de caña desde costa son también impactos negativos a tener muy en cuenta. Por último, la instalación de la Almadraba muy cercana al LIC y dentro del espacio ampliado para su protección dentro del proyecto INTEMARES.

Motivo:

Se mantiene el cambio de ubicación de la Almadraba hacia una zona donde provocará mayores impactos tanto en los fondos marinos como en las capturas accidentales de tetrápodos marinos (cetáceos y tortugas) y, en especial, por las mortandades que causará a los peces luna (Ocaña et al., 2015). Como ya se indicó en 2024, en esta nueva localización, las corrientes son más acusadas y las capturas accidentales de peces, y también de otras especies sin interés pesquero, se incrementarán de forma notable. Las propias labores de seguimiento para evitar las mortandades de tortugas marinas serán en muchos casos infructuosas y los peces lunas morirán por cientos.

Soluciones o propuestas de mejora:

La solución más plausible es el traslado de la instalación a su lugar habitual o trasladarla más hacia la zona del Tarajal, donde tiene espacio suficiente sin tener que invadir aguas marroquíes. Reducir la luz de malla es fundamental para evitar los enganches de tortugas marinas y peces luna (Ocaña, 2015). Por otra parte, en este lugar el impacto sería mucho menor debido a la baja intensidad de las corrientes de marea y a que los fondos marinos son típicamente sedimentarios y por lo tanto, con mayor capacidad para asumir este tipo de instalaciones de redes y fondeos con escaso impacto sobre el bentos.

No obstante, la redacción de un plan de gestión de usos y actividades es la única y más certera medida posible. Primero porque lo indica la ley y realmente incumplir la legislación es ya una gran mancha en el expediente de la administración española. Por otra parte, la redacción del mismo ya fue puesta de manifiesto y ratificada por la ciudadanía en la Agenda 21 local de Ceuta que fue aprobada por el pleno local de nuestra ciudad y por lo tanto apoyada en el papel por todos los partidos políticos. También se necesita convencer e incluir en el plan de ordenación a todos los sectores implicados en el uso y disfrute de este espacio.

Cualquier documento que no cuente con una amplia participación está condenado a no ser seguido ampliamente sin una gran implicación de vigilancia por parte de la

administración. En Ceuta, vigilar es asunto sencillo, ya que la situación geográfica y los problemas derivados de la inmigración facilitan la presencia policial en todo el perímetro costero.

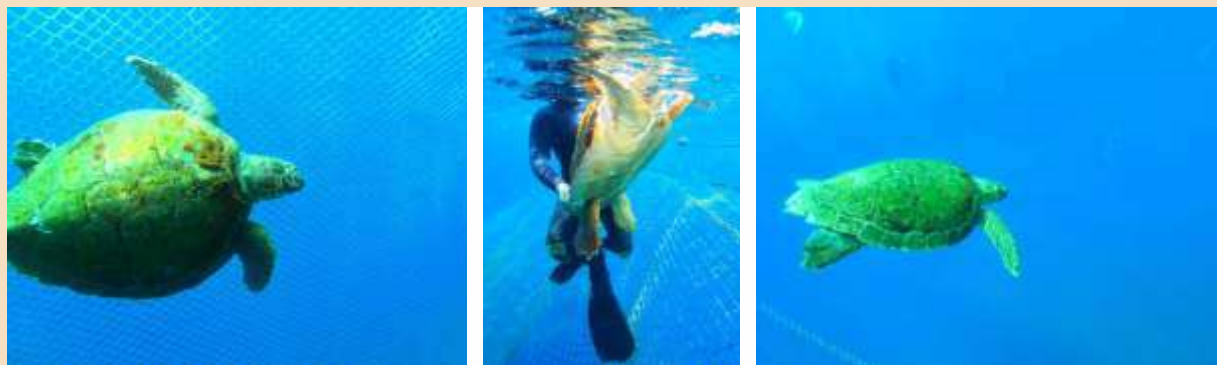
Ocaña, O., Ramos, A., y Templado, J., 2009. Paisajes sumergidos de Ceuta y su biodiversidad. Edita Fundación Museo del Mar de Ceuta, 254 pp.

Ocaña, 2015. Almadrabetas and marine tetrapods interaction in Ceuta littoral. Alidrisia Marina, 4: 82-94.

Ocaña, 2018. Informe de ampliación de los espacios marinos protegidos dentro de la Red Natura 2000 en el marco del proyecto INTEMARES.



**Gran cantidad de peces luna atrapados en el copo de la almadraba.
(Véase Ocaña, 2015).**



**Captura y rescate providencial de un ejemplar de *Caretta caretta* en el copo.
(Véase Ocaña, 2015).**

[GALERÍA IMÁGENES]

Ceuta

Bandera negra por mala gestión

Abandono patrimonial en la playa del Desnarigado



Localización:

Zona de los Acantilados y zona
LICES6310002, Ceuta

[LOCALIZACIÓN](#)



Resumen:

Las murallas defensivas de Ceuta y en especial de los lienzos que rodean la cala del Desnarigado se trata de un elemento importantísimo del paisaje cultural de Ceuta enclavado en pleno centro del LICES-6320001. Todo el conjunto histórico y natural sufre un gran abandono debido a la inexistencia de planes de protección, ordenación y gestión del patrimonio cultural y natural. Además los desprendimientos de muralla y el deplorable estado del lienzo de muralla y de los accesos a la playa hacen peligroso transitar por estos lugares, en especial en la época de baño. La falta de ordenación e implicación de las administraciones en ordenar y gestionar de manera sostenible este espacio, no permite la protección y restauración efectiva del rico patrimonio cultural y natural de esta emblemática y bella zona de Ceuta.

Antecedentes:

Esta situación de dejadez e inacción de las administración en su obligación constitucional de proteger, conservar y acrecentar nuestro patrimonio cultural, así como el natural se lleva arrastrando desde hace más de veinticinco años. La posesión de esta pequeña península ha sido codiciada por todas las civilizaciones del pasado y una vez lograda, asegurada por sólidas fortificaciones. Estos elementos están presentes por toda

la ciudad, si bien han sufrido importantes destrucciones, como la línea más occidental del llamado Frente de Tierra, debido a la construcción del ferrocarril Ceuta-Tetuán. En general, el patrimonio fortificado ceutí presenta importantes problemas de conservación. La total ausencia de labores de mantenimiento han llevado a que presente, desde hace años, graves problemas estructurales. Como consecuencia de esta dejadez se han producido desprendimientos. El más importante sucedió en el verano del año 2020. Por suerte no hubo que lamentar víctimas humanas.

Han pasado cinco años desde que se produjeron estos lamentables acontecimientos y no se ha hecho nada para la necesaria reconstrucción y reforma de los lienzos más afectados. En el caso del espacio natural protegido, lleva más de 25 años esperando un plan de ordenación que nunca llega. A pesar de que existen dos administraciones, local-autonómica y nacional, implicadas en su conservación.

Los grandes bloques de muralla siguen en el mismo sitio; las vallas ya oxidadas después de cuatro años están arrumbadas sobre las piedras, las grandes gavillas son una peligrosa trampa para los que se mueven por esta zona, y el estado de la muralla es cada vez peor, mientras la administración sigue sin hacer absolutamente nada al respecto.

Nos consta que los meses siguientes al último gran desprendimiento del lienzo, se informó de estos hechos a la Dirección General de Patrimonio Cultural y Bellas Artes del Ministerio de Cultura, como administración competente en la gestión de los elementos pertenecientes a la Administración General del Estado.

Fruto de esta gestión, el Ministerio de Defensa fue requerido para que reparara pero respondieron diciendo que era competencia del Ministerio para la Transición Ecológica y reto Demográfico, al estar dentro del dominio público marítimo terrestre. Por su parte, la Ciudad Autónoma no está libre de responsabilidad pues lleva más de veinticinco años sin redactar y aprobar el plan especial de protección del conjunto histórico en el que se incluyen la muralla de la Cala del Desnarigado.

Por otra parte, como hemos indicado anteriormente, los nuevos hallazgos de corales, se unen a los ya conocidos bancos del coral anaranjado (*Astroides calycularis*), los más importantes por su extensión y características ecológicas de toda la Unión Europea. Lo expuesto, indica la enorme riqueza y el patrimonio natural sumergido, que queda por explorar en los fondos marinos y el frente litoral protegido del mentado LIC.

Motivo:

El estado deplorable de conservación de las murallas defensivas de Ceuta y en especial de los lienzos que rodean la cala del Desnarigado. Se han estado realizando constantes denuncias a las autoridades competentes sobre los derrumbes y su peligrosidad con respecto a la ingente cantidad de caminantes que frecuentan este precioso entorno. El deterioro del mortero que mantiene las piedras cementadas se ha producido como consecuencia del paso del tiempo, la acción del ambiente marino y del intenso viento de levante que combate en esta zona del litoral.

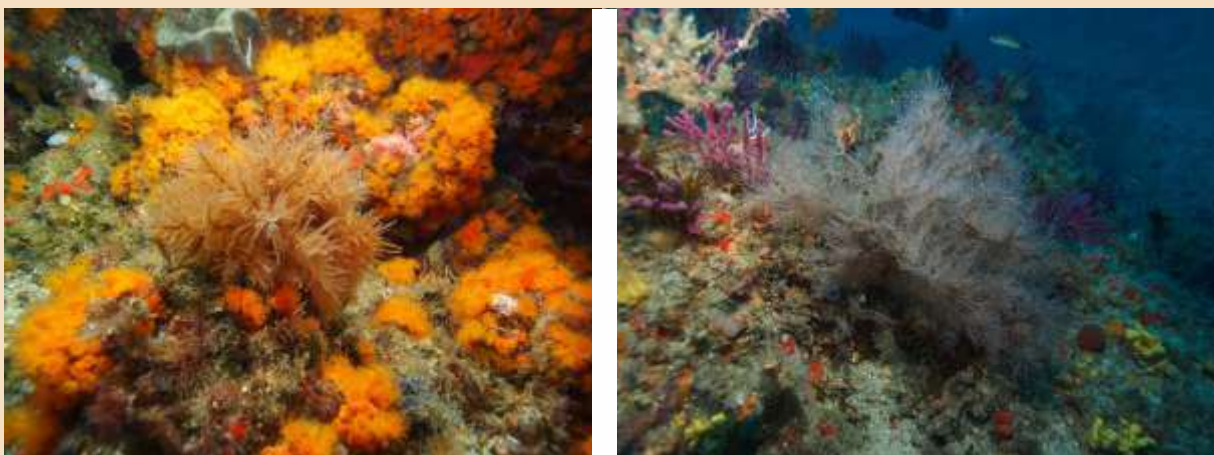
Especialmente preocupante es el continuado y descarado incumplimiento de la legislación vigente en materia de protección del Patrimonio Histórico y Cultural y la falta de sensibilidad ante tan importante vestigio que jugó un papel tan destacado para la protección de la ciudad frente a constantes asedios por el mar. Debido al incumplimiento legal, la falta de sensibilidad ante la destrucción paulatina de los Bienes de Interés Cultural (BIC), y al potencial peligro para la integridad de las personas que transitan por este enclave de la costa ceutí se otorga la bandera negra por abandono y falta de gestión.

A todo esto debemos añadir también, la ausencia de interés en la ordenación y gestión sostenible del LICES-6320001. Pasan los años, y la dejadez y el incumplimiento de las leyes ambientales ya están calando tan profundamente en la sociedad ceutí que será muy difícil convencer a muchos de la necesidad de realizar usos sostenibles en el futuro. La exploración científica de los fondos meso-fóticos, llevada a cabo recientemente en el frente de escarpes sumergidos de Punta Almina, que forma parte del mentado espacio LIC, han puesto de manifiesto que la zona protegida contiene, sorprendentemente, especies de corales negros que llegan a formar bancos en la zona protegida. Todo ello, aumenta tanto el interés científico y ecológico, como la necesidad urgente de contar con un plan estratégico, para protección y uso sostenible del entorno marino y litoral.

Soluciones o propuestas de mejora:

Se considera que el abandono del espacio y en particular del lienzo oriental de la muralla es una grave irresponsabilidad que puede traer consecuencias fatídicas para los usuarios de esta playa. Tampoco se ha hecho nada para adecentar los accesos a esta playa que son tan necesarios en la época veraniega y durante todo el año pues en Ceuta se disfruta de un clima privilegiado. Para mejorar y solucionar todo esto, solo pedimos que las administraciones (Local-autonómica y Nacional) cumplan con sus obligaciones constitucionales y que velen por la conservación de nuestros bienes culturales y

naturales. Proponemos que en el caso del lienzo de muralla se proceda a un plan de restauración paulatino, y en el caso del LICES-6320001 a la realización de un Plan de Ordenación de todo el espacio protegido y la señalización general de todo el entorno.



Dos especies de corales negros en la zona de Punta Almina entre 50 y 60 metros de profundidad.



Muralla con zonas derruidas. Vallas y otros restos metálicos abandonados en las cercanías del lienzo.

[GALERÍA IMÁGENES]

EUSKADI

El informe Banderas Negras otorga dos banderas, una por contaminación y otra por mala gestión, por cada provincia litoral del Estado español. La comunidad autónoma de Euskadi recibe cuatro banderas negras.

Bizkaia:

Por contaminación:

Superpuerto de Bilbao por su último plan de ampliación

Por mala gestión:

Guggenheim Urdaibai

Gipuzkoa:

Por contaminación:

Getaria

Por mala gestión:

Bahía de Txingudi

Bizkaia

Bandera negra por contaminación

Superpuerto de Bilbao por su último plan de ampliación



Localización:

El Abra de la bahía de Bilbao

[LOCALIZACIÓN](#)



Resumen:

El plan de ampliación de 2024-2025 propone, una vez más, ampliar varios muelles del que es el cuarto puerto más importante en cantidad de buques del estado y el más grande del norte peninsular. Además de al Superpuerto, la bandera debería también ser otorgada tanto al Gobierno Vasco, como al gobierno central, por autorizar, financiar y legitimar el sobreuso que el Superpuerto hace de la bahía del Nervión. La autoridad portuaria de Bilbao no es solo una empresa, es un lobby que dirige de manera incuestionada toda actuación en el abra de Bilbao y que supone unos ingresos para las arcas de Bizkaia.

Antecedentes:

Otro año más, la bandera por contaminación de Bizkaia recae sobre la Autoridad Portuaria de Bilbao por su plan de ampliación del Superpuerto, concretamente de los muelles A3 y A4, comprendidos entre Santurce y Zierbana. Esos muelles son solo una parte pequeña del denominado Superpuerto de Bilbao o el Abra. Para hacerse una idea de las dimensiones actuales del Superpuerto de Bilbao, actualmente comprende puerto de contenedores; cuatro terminales de pasajeros dedicadas al turismo de los cruceros (señalados en anteriores informes Banderas Negras), un muelle de graneles sólidos, otros de graneles líquidos, crudo de petróleo, petróleo refinado, fluidos químicos y petroquímicos, gas natural, gasóleo, etc operado por Petróleos del Norte S. A. alias

Petronor que tiene conexión directa con la refinería de Petronor en Muskiz. La refinería sin el puerto que la abastece no tendría sentido. Todo ello hace que el Superpuerto junto con la refinería de Petronor sea el punto negro más grande y contaminante no solo de Euskadi, sino de toda la costa norte del estado.

Motivo:

Tal y como afirma Bilbaoport en su web promocional, el Puerto de Bilbao es una entidad comercial que tiene influencia en toda la península Ibérica y el sur de Francia y está pensado como un eje comunicador con los grandes puertos del norte de Europa. Si su influencia de cara al exterior es importante, la que tiene en Euskadi con el gobierno Vasco y la Diputación de Bizkaia es indiscutible. Cerró 2023 con un volumen de tráfico de 38 millones de toneladas lo que supone un incremento de 0,11% respecto del año anterior. En 2022 tuvo 32,7 y en 2021 31,8 millones de toneladas.

Eso en términos globales. En cantidad de tráfico solo es superado por Algeciras, Valencia, Barcelona y Cartagena. Es el tercero en ranking de importación y exportación. En cuanto al tráfico de contenedores, estamos hablando que supera las 5.000 unidades y que los muelles a ampliar están destinados a este tipo de tráfico mercantil. El número de barcos que operó fue 2.738, pero no solo es que van en incremento, sino que además han aumentado en dimensiones y del calado. Con lo que respecta al número de pasajeros los datos también son preocupantes. En 2023 tuvo 149 y 80 cruceros con 270.771 pasajeros, lo que supuso un aumento del 26,5%. Uno de los datos más preocupantes y que supone su vinculación con otros proyectos desarrollistas, que está llevando a cabo el Gobierno Vasco, como la Variante Sur de Mercancías y el Corredor Atlántico, es el aumento del tráfico ferroviario. Solo el año pasado presumen de un tráfico de 4.328 trenes, lo que supuso unos 12 diarios. Dentro del mismo Superpuerto se ha construido una estación TECO, una terminal de cargas y una estación de clasificación que abarcan 120.000 ha.

Un dato revelador de cómo la autoridad portuaria está vinculada al Gobierno Vasco es que se ha proyectado construir un apartadero de 750 m en Orduña para que se puedan mover trenes más largos. Para lograr todos estos datos, para los millones de toneladas de tráfico, para los cientos de miles de pasajeros, para los miles de contenedores... hace falta la construcción de unas grandes infraestructuras con el consiguiente coste económico y medioambiental. Todo apunta a que esta última ampliación de los muelles A3 Y A4 solo sea temporal, porque tal y como se ve en sus datos siempre buscan aumentar los millones de toneladas de mercancías y el número de pasajero sin importarles que las ampliaciones tengan un coste para la ría y la costa bizkaína.

Soluciones o propuestas de mejora:

La autoridad portuaria de Bilbao, el Superpuerto y el Gobierno Vasco creen que se puede dar una desarrollo continuo, aumentando las conexiones por carretera o por tren, aumentando la superficie de muelles. Creen en un capitalismo “amable” con el medio ambiente que aumente los beneficios mientras ponen tiritas a los problemas medioambientales que genera.

En un planeta finito, ese crecimiento sin limite es un suicidio a medio y largo plazo. Hace falta un control. Quieren vender que toman medidas para volver “verde” el sistema cuando lo que hace falta es parar el sistema. Es imprescindible que se repiense hasta donde se quiere llegar, que esta última fase del proyecto del Superpuerto sea realmente la última, no otra más.



Vista del Superpuerto desde la orilla opuesta del Abra.

[**\[GALERÍA IMÁGENES\]**](#)

[**\[VIDEO REPORTAJE\]**](#)

Bizkaia

Bandera negra por mala gestión

Guggenheim Urdaibai



Resumen:

Otorgamos otro año más, de manera consecutiva, la bandera negra por mala gestión de Bizkaia al proyecto del Guggenheim Urdaibai, que supone la total destrucción de la Reserva de la Biosfera de Urdaibai y al Gobierno Vasco, al PNV y al Lehendakari Iñigo Pradales por hacer todo lo necesario para que se lleve a cabo, modificando leyes, o consiguiendo las transferencias de costas para quitar trabas al proyecto. El ahora Lehendakari Iñigo Pradales tomó el relevo de José Luis Bilbao como máximo adalid del proyecto ya cuando era diputado de obras y servicios de la Diputación de Bizkaia, y sigue defendiéndolo a capa y espada, ya sea contradiciendo al ex-Lehendakari Urkullu en lo referente a la moratoria de dos años como siendo el líder de la delegación que el Gobierno Vasco envió a la Fundación Guggenheim a defender la validez del proyecto ante la oposición generada.

Antecedentes:

La Reserva de la Biosfera de Urdaibai en Busturialdea, aunque teóricamente está protegida por diversas leyes, ley 5/1989 DEL 6 de julio de Protección y Ordenación de la Reserva de la Biosfera de Urdaibai, y por pertenecer a la Red Natura 2000 y al Convenio Ramsar y ser reserva declarada desde 1989, es un ecosistema estresado con graves problemas por una humanización creciente. Un ejemplo de ello es el intento de reducir los

caudales ecológicos del río Oka para por parte de URA (Agencia Vasca del Agua), tanto para abastecer de agua a la población como para el regadío, que los grupos Eguzki y Ekologistak Martxan han tenido que llevar a los tribunales al considerar que “La reducción de ese caudal mínimo en la zona de Busturialdea, que ya cuenta con problemas de abastecimiento para la población que habita regularmente, supone una clara amenaza a la biodiversidad [“Ekologistak Martxan y Eguzki recurren ante los tribunales la reducción de los caudales ecológicos del río Oka, en la Reserva de la Biosfera de Urdaibai | Eguzki Talde Ekologista.](#)”

Aunque hay numerosos proyectos a lo largo de la costa de Bizkaia que serían merecedores de la bandera negra de mala gestión como por ejemplo la sobreurbanización costera en Sopelana o la construcción de la subfluvial (proyecto para hacer un túnel que une ambas partes de la ría del Nervión entre Getxo y Portugalete) [Grupos vecinales y ecologistas rechazan el uso de voladuras y la construcción del viaducto en el Subfluvial de Lamiako por su alto impacto ambiental y social • Ecologistas en Acción;](#) creemos que actualmente el proyecto que más refleja los afanes desarrollistas del PNV, del Gobierno Vasco y del Lehendakari Pradales sigue siendo la construcción del Guggenheim dos en la Reserva de la Biosfera de Urdaibai.

El proyecto ya apareció en anteriores informes de Banderas Negras por lo descabellado de su idea, por ir en contra de la opinión mayoritaria de los habitantes de la zona y porque supone la turistificación de una zona que debería ser conservada no desarrollada.

Motivo:

Los motivos por los que se le concedió la bandera negra el año pasado siguen estando vigentes. El Lehendakari Iñigo Pradales no ha modificado en nada el proyecto, solo ha tomado medidas para hacer ver que lo aprueba la ciudadanía como una consulta popular no vinculante. La desaprobación de la ciudadanía es tal que hay dos colectivos locales que han llevado el caso a los tribunales y vecinos y ecologistas hemos orquestado una campaña informativa que ha tenido eco internacional y ha cuestionado la viabilidad del proyecto. Tanto el ex-Lehendakari Urkullu como parte del ejecutivo de Madrid manifestaron su opiniones en este sentido. [\(Pradales enmienda a Urkullu y afirma que el Guggenheim de Urdaibai ya es "viable"\).](#)

El Gobierno central dice ahora que el nuevo Guggenheim de Urdaibai genera “graves problemas” después de poner 40 millones . Todo ello ha obligado a el Lehendakari

Pradales a encabezar una delegación vasca a New York para convencer a los ejecutivos del Guggenheim de las bondades del proyecto. [Pradales transmite en Nueva York que busca consenso social para el Guggenheim de Urdaibai | El Correo](#). Siguen allanando el camino para llevarlo a cabo.

La última y la más significativa de ellas es forzar al ejecutivo de Madrid a transferir las competencias de costas. [\(BOE-A-2024-27397 Real Decreto 1310/2024, de 23 de diciembre, de traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma del País Vasco en materia de ordenación y gestión del litoral.\)](#) De esta forma se cubren las espaldas por duplicado, primero modificando las leyes de los municipios costeros, y si el proyecto aun así no cumple las leyes nacionales, estas se adecúan al proyecto.

Siguen modificando el paisaje para facilitar que 140.000 posibles turistas “invadan” Busturialdea, ampliado carreteras; tomando medidas para asegurar el abastecimiento de agua de esos invasores, primero con un proyecto como es el de reducir los caudales ecológicos del río Oka y segundo y por si eso no fuera suficiente con un segundo que prevé construir un acueducto entre Busturialdea y el Consorcio de Aguas de Bilbao. Siguen sin forzar a Astilleros de Murueta a cumplir con la ley, y una vez terminado el periodo de licencia limpiar la zona de residuos altamente contaminantes.

El año pasado el ejecutivo nos vendió que había llegado a un acuerdo para que el “Arteagan Mn” fuera el último buque que salía del astillero de Murueta, pero según la web de los astilleros, el de Busturialdea aun sigue en funcionamiento [Astilleros de Murueta construyendo buques en Bizkaia desde 1943](#) y además han reclamado sus derechos por la vía judicial. [Murueta reclama derechos sobre seis parcelas del plan del Guggenheim Urdaibai | El Correo](#)

Soluciones o propuestas de mejora:

La paralización total del proyecto. Tal y como decíamos en la anterior bandera y visto que el proyecto sigue adelante en todos sus aspectos desarrollistas y destructivos del medio ambiente la única solución posible es la paralización total y definitiva del proyecto.

Además el ejecutivo debería hacer que los astilleros Murueta cumplan con la ley, dejen su actividad en la Ría y limpien los terrenos afectados.



Marismas de Urdaibai.



Manifestación contra la ampliación del museo Guggenheim en Urdaibai.

[\[GALERÍA IMÁGENES\]](#)

[\[VIDEO REPORTAJE\]](#)

Gipuzkoa

Bandera negra por contaminación

Getaria



Localización:

3,6 millas de la costa, entre Getaria y Zarautz

[LOCALIZACIÓN](#)



Resumen:

Este año 2025, se repite la bandera negra adjudicada el año anterior por contaminación en las costas guipuzcoanas a la macrogranja para el engorde de, inicialmente, atún rojo del cantábrico o atún cimarrón *Thunnus thynnus*. Macrogranja que se ha instalado ya, a 3,6 millas de la costa, al noreste del puerto de Getaria. Una nueva bandera negra para dejar patente el impacto que esta instalación generará tanto en el área donde se localiza, como probablemente en sus alrededores. Además, es muy probable que a esta instalación le sigan otras en los próximos años, aumentando de esta manera la contaminación y degradación del entorno marino de nuestras costas.

Antecedentes:

El Departamento de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente del Gobierno Vasco autorizó dicha instalación, de una extensión de más de 300 hectáreas y una profundidad de alrededor de 100 metros, con un presupuesto inicial de 2,1 millones de euros. En el mes de octubre de 2024 se instalaron las dos jaulas que constituirán la instalación inicial, para, al parecer, recibir los primeros atunes este verano. Parece que las luchas de los pescadores vascos en los años 90, y en otras décadas anteriores, no han obtenido sus frutos. Por entonces, la amenaza ante el despilfarro y la degradación de la riqueza marina eran las volantas y el arrastre pelágico, dos sistemas de pesca que esquilman los recursos y destruyen los hábitats marinos. En muy pocos años, las artes de

pesca tradicionales han sido progresivamente relegadas en favor de los grandes holdings pesqueros que no dudan a la hora de utilizar cualquier técnica de pesca que maximice sus beneficios. Cuentan que en Bermeo (Bizkaia), no hace muchas décadas, se podían contar hasta 150 barcos atuneros que utilizaban artes de pesca tradicionales. Hoy en día, Bermeo se ha convertido en una de las grandes “ciudades” mundiales de los túnidos. Un claro ejemplo de la preocupante deriva de nuestros pueblos y puertos pesqueros. Los barcos de pesca tradicionales van siendo relegados por los grandes buques y las embarcaciones destinadas al ocio, que compiten directamente con los pescadores, imposibilitando el relevo generacional deseado y el desarrollo de una actividad pesquera que sea más respetuosa con los ritmos biológicos de las especies marinas y la vida marina en general, favoreciendo así la naturalización del medio marino y el adecuado desarrollo económico, social y cultural de las localidades y del entorno en el que se sitúa la actividad pesquera. La macrogranja para el engorde de atún rojo que han instalado ya en las aguas costeras guipuzcoanas no es más que otra vuelta de tuerca en ese proceso de desmantelamiento progresivo de la actividad pesquera tradicional.

Motivo:

A diferencia de otras instalaciones de este tipo, en las que se crían atunes a partir de sus huevas, esta macrogranja engordará atunes vivos capturados en el mar cantábrico durante los meses de junio y julio para, tras el engorde, ser sacrificados en octubre. El centro de investigación AZTI (organismo del que forma parte el Gobierno Vasco) y [la empresa Balfegó, que ha constituido Itsas Balfegó, es la responsable de este proyecto.](#) Estiman que para el año 2026 la producción llegue a las 500 toneladas, lo que, sin duda, generará una contaminación del medio marino muy importante. Aunque desde el Gobierno Vasco se dice que es un proyecto o una prueba experimental, es difícil de creerlo, sino imposible. La macrogranja, en sí, supone la privatización de unos recursos naturales que son de todos y todas, fenómeno que ya se ha acelerado en todo el mundo, dejando los recursos marinos en manos de intereses privados. En cualquier caso, la macrogranja de engorde, en sí, no es para nada respetuosa con los ciclos y ritmos naturales, objetivo ineludible de cualquier actividad económica. Así, para que los atunes engorden un sólo kilo es necesario aportarles entre 13-15 kilos de pescado (sardinas, verdel, txitxarro,...), utilizando, de esta manera el pescado que habitualmente consumimos en alimento para los cimarrones que, una vez engordados, se venderán a Japón o a los Estados Unidos. Es preciso señalar el desequilibrio que en dichos ciclos naturales genera el aporte alimentario y de otras sustancias necesarias para el desarrollo “controlado” de los túnidos, al igual que los desechos generados en todo este proceso de engorde. Resaltar también que para capturar los atunes rojos del cantábrico se utilizarán “artes de cerco”, técnica no utilizada para la captura de atún en el Cantábrico y autorizada

expresamente para este proyecto. La macrogranja de túnidos que se está construyendo en las costas guipuzcoanas supone una amenaza para la conservación del medio marino y para el desarrollo sostenido de las actividades pesqueras. Esta actividad concreta no va a generar empleo significativo. Para incentivar realmente el sector pesquero en nuestras costas, no necesitamos vender a una multinacional, para su propio beneficio, nuestras cuotas de pesca. No podemos “vender” nuestras cuotas de pesca a la “mejor oferta”, rindiéndonos de esa manera ante el juego y los intereses privados, sometiendo el interés público al privado. Los barcos pesqueros tradicionales de nuestras costas no pueden pescar ya estos peces, porque carecen de cuotas para ello. Es preciso recuperar las cuotas de captura para las Cofradías de pesca que habitualmente han regulado ésta en las distintas localidades guipuzcoanas, para que, a través de técnicas medioambientalmente respetuosas, pueda desarrollarse la actividad pesquera y favorecer e impulsar un proceso de soberanía alimentaria.

Soluciones o propuestas de mejora:

Somos conscientes de la importancia que para la alimentación de la población pueden jugar los criaderos piscícolas. Ahora bien, hay otras maneras de impulsarlos y desarrollarlos. Una de las acciones que de manera urgente habría que llevar adelante es la creación de Espacios Protegidos Marinos, facilitando de esta manera la generación de criaderos naturales que, a corto y a medio plazo, puede favorecer un sostenido desarrollo social, cultural y económico de las localidades costeras recuperando la actividad pesquera tradicional y artesanal. Así mismo, en el caso de recuperación de algunas especies que prácticamente han desaparecido de nuestras costas, como el besugo, se podría impulsar su crecimiento a través de procedimientos y técnicas respetuosas con el medio marino. Finalmente, creemos que habría que (re)impulsar las cofradías de pesca locales de cara a la gestión en torno a la actividad pesquera, orientándola y situándola en



[\[GALERÍA IMÁGENES\]](#)

[\[VIDEO REPORTAJE\]](#)

Gipuzkoa

Bandera negra por mala gestión

Bahía de Txingudi



Resumen:

El estuario y la bahía de Txingudi, en la desembocadura del río Bidasoa, conforman uno de los entornos naturales de mayor valor ecológico de Gipuzkoa. Es la única ZEPA (Zona Especial de Protección de Aves) de la provincia y representa un punto singularísimo en los procesos migratorios de las aves por el extremo occidental de los Pirineos. Prueba de ello son las 258 especies de aves registradas en el entorno. Si bien en 2014 se realizó un diagnóstico y análisis de prioridades urgentes, recogidas en un Plan Director para el período 2015-2026, ya en 2025, podemos afirmar que esas actuaciones “urgentes” han quedado en papel mojado, en este caso, nunca mejor dicho. Estamos ante una gestión del patrimonio natural de la bahía de Txingudi, cuando menos, criticable.

Antecedentes:

El 5 de diciembre de 1991 se firmó un Convenio de Colaboración conjunto, ratificado por los Ayuntamientos afectados, Diputación Foral de Gipuzkoa y Gobierno Vasco en el que se confirma la intención de “restaurar y conservar el área de protección de la bahía de Txingudi y Bidasoa”. Posteriormente, se han firmado otros convenios de colaboración hasta que, en 1994, se redacta el Plan Especial de Protección y Ordenación de los Recursos Naturales del Área de Txingudi, en el que se recogen, entre otros planes y proyectos para el entorno de la bahía, los referidos al ámbito de Irún (Plaiaundi,

Oxinbiribil, Islas y Riberas del Bidasoa), así como de los de Hondarribia (Jaizubia y Kosta). Tras constatar los retos y actuaciones no desarrollados en el Plan Especial, se redacta el Plan Director para la restauración y la mejora de conectividad de los espacios naturales del entorno de la bahía de Txingudi para el período 2015-2026, en el que se recogen las citadas actuaciones urgentes, que siguen a la espera de ser ejecutadas. Se recoge la apuesta por la “Alternativa de Gran Ampliación como criterio general de revisión y actualización” del Plan previo. En ese sentido, los ámbitos de actuación, entre otros, contemplan la mejora y ampliación de las marismas, la conexión de espacios de Red Natura 2000 (Jaizkibel-Bidasoa), la reubicación del campo de rugby y las pistas de atletismo, así como la mejora urbana de los bordes del espacio natural.

Motivo:

Si bien, recientemente, se están desarrollando los trabajos de vías de conectividad ciclables, así como la remodelación del aparcamiento para el acceso al centro de interpretación del parque de Plaiaundi, las actuaciones prioritarias siguen sin llevarse a cabo. Así, la ampliación y la renaturalización de las marismas, actuación prioritaria del Plan y en el que se recoge la “mejora de la conexión de los ecosistemas estuarinos” con la finalidad de paliar la desunión de dos de los espacios más valiosos de la marisma, como son los ámbitos de Jaizubia y Plaiaundi, sigue a la espera. Así mismo, cada semana, unos 600 deportistas de los clubes de atletismo y de rugby atraviesan el parque natural para llegar hasta su corazón, en el que se sitúan las instalaciones deportivas, en más de una ocasión inundadas debido a los flujos naturales de las mareas.

El desarrollo del Plan Especial para Txingudi lleva pues 30 años de retraso. Una muestra evidente de la mala gestión desarrollada es que tras la puesta en escena en febrero de 2021 de la, por entonces, Consejera de Medio Ambiente del Gobierno Vasco, acompañada de los alcaldes de Irún y de Hondarribia, así como del diputado de medio ambiente, Jose Ignacio Asensio, anunciando un presupuesto de 4,6 millones de inversiones en unos trabajos de ampliación y renaturalización de la marisma de San Lorenzo (en Plaiaundi), y a punto de finalizar el Plan Director, no se han llevado a cabo. Tal como anunció la Consejera, Arantxa Tapia, las actuaciones previstas en Plaiaundi comenzarían el verano de 2022 con un período de 14 meses para su realización. Sin embargo, ese mismo año, haciendo caso omiso a su compromiso, el Gobierno Vasco delegaba en el Ministerio de Transición Ecológica las actuaciones a desarrollar. Este, a su vez, una vez licitados los trabajos en 2023, anunciaba su comienzo en enero de 2024. Hasta el momento, ya expirando los plazos previstos en el Plan Director, no hay rastro de ellos.

Soluciones o propuestas de mejora:

Los antecedentes y motivos expuestos en la adjudicación de esta bandera negra, muestra la mala gestión de las diferentes instituciones y organismos con competencias de cara a la conservación y la renaturalización de este enclave natural de la bahía de Txingudi, con un alto valor ecológico, social, histórico y cultural. Si bien los diferentes Planes desarrollados indican unos criterios y líneas de actuación deseables, es preciso que sean ejecutados, cuando menos, en los parámetros y en los plazos recogidos en ellos, lo que mostraría una preocupación y una apuesta real y decidida por la necesaria e insoslayable renaturalización de los ecosistemas terrestres y marinos.

En especial, por la urgente renaturalización de los humedales costeros que, como la bahía de Txingudi, se encuentran gravemente afectados y alterados, tanto por su fragmentación territorial, como por la ocupación de su espacio natural por actividades e infraestructuras diversas, así como por los vertidos y residuos generados por las mismas. Por todo ello, exigimos, sin demora, un Txingudi bizirik!



Autoridades anunciando la ampliación de la laguna de San Lorenzo, Plaiaundi.

El informe Banderas Negras otorga dos banderas, una por contaminación y otra por mala gestión, por cada provincia litoral del Estado español. La comunidad autónoma de Galiza recibe seis banderas negras.

Pontevedra:

Por ocupación de espacio público:

A Alberto Nuñez Feijóo por apropiación e ocupación do espazo público marítimo-terrestre na praia de O Con, Moaña.

Por mala gestión:

Usurpación de dominio público marítimo terrestre en la isla de Toralla

A Coruña:

Por contaminación:

Porto de Suevos, municipio de Arteixo

Por mala gestión:

A la multinacional ALTRI por la amenaza de destrucción de los recursos hídricos y biodiversidad en la ría de Arousa

Lugo:

Por contaminación:

A la empresa Alcoa por el recremento de la balsa de residuos

Por mala gestión:

Xunta de Galicia, Autoridad Portuaria y Ayuntamiento de Ribadeo por permitir la ocupación y uso irregular de espacio público en Red Natura

Pontevedra

Bandera negra por ocupación de espacio público

A Alberto Núñez Feijóo por apropiación e ocupación do espazo público marítimo-terrestre na praia de O Con, Moaña.



Localización:

Playa de O Con, municipio de Moaña

[LOCALIZACIÓN](#)



Resumen:

La pareja del ex presidente de la Xunta y actual presidente del PP en España, Alberto Núñez Feijóo, realizó una solicitud a la Dirección General de la Costa y el Mar (DGCyM) para seguir ocupando su chalé, en la costa de Tirán (Ayuntamiento de Moaña), una franja de 210 metros cuadrados de dominio público marítimo-terrestre, que les permite disfrutar de un acceso privado a la playa de O Con. Además, el muro de cierre perimetral del chalé, levantado en los terrenos ilegalmente ocupados, imposibilita al vecindario el acceso a esta zona de la costa de Tirán y el disfrute de la playa de O Con. Playa de difícil acceso por tierra en pleamar, si no es por la zona ocupada ahora por el chalé propiedad de Feijóo y su mujer. La franja ocupada afecta también al mirador y paseo denominado O Fiunchal, afección que también denunció el ayuntamiento de Moaña.

Antecedentes:

La apropiación y ocupación del espacio público marítimo terrestre en el litoral gallego es una práctica extendida por parte de particulares adinerados y sociedades mercantiles. A pesar de su flagrante ilegalidad, muchas veces no se hace cumplir la Ley de Costas. Sobre todo cuando se trata de propietarios adinerados o de grandes empresas, a los que algunas administraciones públicas facilitan con su dejadez la impunidad para apropiarse del que es de todas y todos los ciudadanos. En la provincia de Pontevedra nos encontramos con

casos tan escandalosos como las urbanizaciones de chalés en Cabo Estai, que llegan a ocupar arenas y rocas de la costa del ayuntamiento de Vigo. Sin salir de esta ciudad, tenemos la ocupación y vedado al público de la isla de Toralla, la otra bandera negra de la provincia de Pontevedra.

Aunque escondida tras una pátina de retorcida legalidad, cabe señalar a la factoría celulósica de ENCE, en la ría de Pontevedra, como uno de los ejemplos de uso industrial indebido del espacio público marítimo-terrestre y de cómo algunas administraciones amparan las ilegalidades de una minoría acaudalada, mientras que aplican la ley sin miramientos al ciudadano de a pie.

Motivo:

La finca ocupada por el chalé de Nuñez Feijóo y su pareja incurre en terrenos de dominio público marítimo-terrestre según el deslinde aprobado por orden ministerial de fecha 17 de julio de 2007. Los infractores realizaron una solicitud a la DGCM para apropiarse de los terrenos públicos ocupados. Pero esta solicitud no solo está fuera del plazo establecido por la normativa, sino que esta concesión, en aplicación de la Disposición Transitoria Primera de la Ley de Costas, en el caso de otorgarse en su momento, estaría actualmente extinta.

Ecologistas en Acción presentó alegaciones para que la DGCM rechace la solicitud de la pareja del ex presidente de la Xunta y actual presidente del PP en España, Alberto Núñez Feijóo, para seguir ocupando su chalé en la costa de Tirán (Ayuntamiento de Moaña) una franja de 210 metros cuadrados de dominio público marítimo-terrestre, que les permite disfrutar de un acceso privado a la playa de O Con.

Aunque no es la superficie ocupada no representa una gran extensión como en otros casos, sí es muy relevante que el infractor consorte sea el ex presidente de la Xunta y actual presidente del Partido Popular de España. La Xunta de Galicia, gobernada por el Partido Popular, acaba de recibir las competencias en la gestión de los usos del litoral, tras un polémico y judicializado traspaso de competencias del Gobierno central.

Que el propio Alberto Núñez Feijóo, y su pareja, usurpe terrenos de dominio público terrestre para su beneficio personal viene a confirmar todos los temores de que las competencias recabadas por el gobierno autonómico tenían como fin no hacer cumplir la Ley de Costas y perpetuar la ocupación y apropiación del espacio público realizada por una minoría acaudalada.

Soluciones o propuestas de mejora:

Ecologistas en Acción solicitó a la Dirección General de la Costa y el Mar, más a su servicio provincial, que desestime la solicitud y ordene la demolición de lo construido en terreno público. El Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico rechazó a finales de mayo de este año la solicitud presentada por la pareja de Nuñez Feijóo, pero aún cabe un recurso de reposición por parte de la infractora. Una vez resuelta y rechazada definitivamente la solicitud, la Dirección General de la Costa y el Mar debe ordenar la reposición inmediata de la legalidad urbanística e imponer las debidas sanciones económicas a los infractores.



Finca ocupada por el chalé de Nuñez Feijóo y su pareja. Incorre en terrenos de dominio público marítimo-terrestre e impide el libre acceso a la playa de O Con en la costa de Tirán.

[\[GALERÍA IMÁGENES\]](#)

[\[VIDEO REPORTAJE\]](#)

Pontevedra

Bandera negra por mala gestión

Usurpación de dominio público marítimo terrestre en la isla de Toralla



Resumen:

La legislación vigente recoge que cualquier persona puede llegar hasta la ribera del mar a pie. Pero la realidad es que a los visitantes solo se les permite acceder a los arenales situados a ambos lados del puente. La norma contempla restricciones a las fincas limítrofes con el dominio público marítimo-terrestre para garantizar el libre paso de los ciudadanos y vehículos de vigilancia y salvamento. Además de la zona que pertenece al dominio público, la legislación señala que el terreno inmediato a la ribera del mar, que no es parte de dominio público, también está afectado por una serie de servidumbres. Se establecen deberes respecto a las servidumbres de protección, cuya función es proporcionar protección a la costa y que en general recae sobre una franja de 100 metros medida tierra adentro desde lo límite interior de la ribera del mar. Una extensión que puede ser ampliada en determinados casos hasta los 200 metros y se reduce a 20 metros en los terrenos ya clasificados como urbanos. Con la modificación realizada en 2013 de la ley, la servidumbre de protección pasa a ser de manera general de 20 metros.

Después está la servidumbre de tránsito. Su objetivo es permitir la libre circulación de los ciudadanos a lo largo de la costa. Recae sobre una franja de 6 metros, medidos tierra adentro a partir del límite interior de la ribera del mar, aunque en lugares de tránsito difícil o peligroso dicha anchura podrá ampliarse en el que resulte necesario, hasta un

máximo de 20 metros. La ley señala claramente que esta zona deberá dejarse permanentemente expedita para el paso público peatonal y para los vehículos de vigilancia y salvamento, salvo en espacios especialmente protegidos. La servidumbre de tránsito no se cumple en la Isla de Toralla. Tampoco la servidumbre de acceso al mar que se establece en varios puntos a lo largo de la costa para garantizar el acceso público y gratuitamente al mar. Su tamaño debe garantizar su función, y no se permite interrumpir el acceso al mar si no existe un acceso alternativo con la misma eficacia.

Antecedentes:

Con una superficie de algo más de 10 hectáreas, la isla de Toralla fue objeto de una absoluta especulación urbanística desde la década de 1960, en base a intereses empresariales privados. Un claro ejemplo de la cultura del pelotazo. En ese tiempo se comenzó a urbanizar la isla. Se hizo el puente y al inicio de esta se puso una valla y un vigilante que solo permitía su paso a propietarios o personas autorizadas. La urbanización del islote continuó, destacando el horrible edificio de 21 pisos y 70 metros de altura que se puede ver desde cualquier punto de la ría. La Ley de espaldas 22/1988, de 26 de julio, establece límites que nunca se cumplieron. Después vendría la modificación con la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral, que sigue sin cumplirse y la isla de Toralla permanece restringida al acceso público. En octubre de 1997, el Tribunal Supremo rechazaba el recurso presentado por los residentes particulares de la isla que pedían la exclusividad del uso y disfrute del puente y sus playas. Entonces quedó claro que el puente era para uso público de todo el mundo. La sentencia dejaba claro que en base a la Ley de Costas los propietarios deberían ceder para dominio público seis metros de terreno a partir de la máxima pleamar inscrita. En definitiva, estamos ante uno largo problema de incumplimiento legal en relación a dominio público marítimo-terrestre a lo que debe ponerse fin. Es un espacio público, pero que en la práctica se utiliza como reserva privada de forma ilegal.

Motivo:

Una barrera y un vigilante al final de la ponte impiden hoy el acceso de vehículos y peones al interior de la isla de Toralla. La decisión parte de los privilegiados propietarios de la treintena de chalets que existen en la isla y que no superan los 170 vecinos y vecinas y de la vista gorda de las autoridades. Una prohibición sin sustento legal. Al mismo tiempo, las ampliaciones realizadas por algunos de sus habitantes en sus terrenos y propiedades, ocupando parte del borde litoral, impiden el paso de personas. Ni siquiera se pudo llevar a cabo la senda peatonal de tres metros de ancho alrededor de la isla que en 2008 aprobó el Ministerio de Medio Ambiente, dirigido en aquel momento por la actual concejala de

Vigo, Elena Espinosa, para proceder a la recuperación del dominio público marítimo-terrestre. El proyecto sigue guardado en algún cajón.

Soluciones o propuestas de mejora:

Tras las diversas manifestaciones realizadas en 2024 por la Asociación Vecinal de Coruxo, la Asociación Vecinal de San Miguel de Oia, la Plataforma por la Defensa de la ría Vigo-Cíes, Amigas de la Tierra, Ecologistas en Acción y Greenpeace en la propia isla de Toralla para reclamar su recuperación como espacio público, el Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico anunció, y posteriormente confirmó, una actuación para recuperar el libre acceso al litoral de la isla. Dicha actuación, semejante a la aprobada, pero irrealizada, en 2008, consiste en una senda que recorre parte del litoral de la isla, pero no hay ninguna acción legal planteada para recuperar el libre acceso al interior de la isla para la ciudadanía. Para lograr el acceso libre al interior de la isla se solicitó al gobierno de la ciudad de Vigo que emprenda acciones legales para recuperar Toralla y también se solicitó a la Xunta de Galicia que aclare si la nueva Ley 4/2023 de ordenación y gestión integrada del litoral de Galicia va a ser útil para esto o solo para construir hoteles privados en la costa y perpetuar ciertas ocupaciones del dominio público marítimo terrestre. Ninguna de las dos administraciones competentes, ni la local ni la autonómica, contestó a las solicitudes, a pesar de que también fueron presentadas por el Bloque Nacionalista Galego en el consistorio vigués y en el Parlamento gallego.



[\[GALERÍA IMÁGENES\]](#)

[\[VIDEO REPORTAJE\]](#)

A Coruña

Bandera negra por contaminación

Porto de Suevos, municipio de Arteixo



Resumen:

Desde la Asociación de vecinos de Porto de Suevos llevan años trabajando para que se consolide como núcleo de población el lugar donde residen. Llevan varias décadas soportando los olores pestilentes de la empresa de piensos Sarval Bio-Industries Noroeste. La empresa, cuyas instalaciones lindan con el mar, recibe el apodo de A Cheirona (La Olorosa). Desde 2023, a esta afección se suma unos vertidos de aguas fecales que de forma reiterada se producen en la carretera de acceso al núcleo de población. Estos vertidos desembocan en el mar, en la playa donde está ubicada la empresa de piensos, a pocos metros de dos playas públicas de Porto de Suevos. Estos vertidos son más abundantes en temporada de lluvias.

Antecedentes:

En la costa de Suevos coexisten instalaciones industriales al borde de la costa legales, a pesar de ser contaminantes, con viviendas construidas hace décadas, pero que siguen sin legalizarse. Además, una depuradora deficiente expulsa aguas grises, procedentes de una población de miles de personas, que desparraman por una carretera llegando hasta el mar. Todo esto en uno de los ayuntamientos más pudientes de Galicia, Arteixo. Pero haciendo gala del negacionismo habitual se le otorga una bandera azul a una de sus playas a escasos 800 metros de la zona de vertidos.



Motivo:

De forma reiterada se producen vertidos de aguas fecales sobre la carretera general CP-0503, carretera que va desde A Coruña hasta Suevos y Porto de Suevos, en el municipio de Arteixo. Vertido que desparrama, atraviesa un núcleo de población, y acaba contaminando las playas de Area Grande y la playa do Porto. Zona de playas que reciben asiduamente la bandera azul.

Soluciones o propuestas de mejora:

Acabar las obras de canalización de aguas residuales de Sobón hasta la depuradora de Bens o implantar una depuradora adecuada en Arteixo.



*Vertido de aguas fecales procedentes de una depuradora deficiente, en Porto de Suevos (Arteixo).
El vertido desparrama por una carretera llegando hasta el mar.*

[\[GALERÍA IMÁGENES\]](#)

[\[VIDEO REPORTAJE\]](#)

A Coruña

Bandera negra por mala gestión

A la multinacional ALTRI por la amenaza de destrucción de los recursos hídricos y biodiversidad en la ría de Arousa



Localización:

Ría de Arousa, desembocadura río Ulla

[LOCALIZACIÓN](#)



Resumen:

La mercantil internacional portuguesa Altri, a través de su recientemente creada sociedad Greenfiber SL, quiere construir en la comarca de la Ulloa en el centro de Galicia, una macro fábrica de producción de celulosa y fibras a partir de eucaliptos, Proyecto Gama, en tierras agrarias. El proyecto supone una gravísima amenaza sobre el río Ulla, hasta su desembocadura en la ría de Arousa, por el elevado caudal que va a requerir captar y posterior vertidos de aguas, tratadas con productos químicos, en el proceso industrial que devolverá al río, del que, además, se abastecen numerosas poblaciones aguas abajo hasta la ría de Arousa. A pesar de los graves impactos ambientales que causará la macrofábrica, el proyecto cuenta con el favor del Gobierno de la Xunta de Galicia que le otorgó la categoría de Proyecto Industrial Estratégico (PIE) y en abril de este año dictó Declaración de Impacto Ambiental (DIA) favorable.

Además, el gobierno autonómico gallego está exigiendo al Gobierno estatal que se le otorguen los 250 millones de euros de fondos públicos que solicita ALTRI para instalarse en Galicia. El Ministerio de Industria y Turismo rechazó recientemente la subvención solicitada por la multinacional portuguesa a la partida para descarbonización de los fondos de los Proyectos Estratégicos para la Recuperación y Transformación Económica (PERTE). Pero el propio ministerio, como el gobierno central, no quisieron desmentir las

declaraciones del CEO de la multinacional según las cuales están negociando una ayuda directa de 250 millones de euros con el Estado español.

Antecedentes:

La ría de Arousa es una de las rías gallegas con mayor producción marisquera y de pesca artesanal, un sector estratégico en la economía local y con una gran influencia socioeconómica en la comunidad gallega, pero también una ría de las más castigadas por las actividades industriales y vertidos, sin supervisión, ni inspección o sanciones. Además de los vertidos industriales de numerosas industrias de la línea de costa, hay una constante aportación de aguas contaminadas de afluentes del río Ulla, afectados por drenaje ácido de mina procedente de la mina de Touro y O Pino. A esto hay que añadir los efectos del cambio climático con períodos intensos de grandes temporales y lluvias que provocan desembalses de agua dulce procedente del embalse de Portodemouros, sin coordinación con el sector pesquero.

Todo origina que en la última década la producción marisquera y la pesca artesanal se vean cada vez más reducidas y los ecosistemas, y su biodiversidad, cada vez más mermados y dañados. No olvidemos que los ecosistemas marinos de la ría de Arousa, donde desemboca el río Ulla, se emplaza la Isla de Cortegada, integrante del Parque Nacional de las Islas Atlánticas de Galicia. Por si fuera poco, a todo estos impactos se les sumaría los vertidos del Proyecto Gama y toda la degradación ambiental que causaría la implantación de una macrofábrica de producción de celulosa a base, principalmente, de eucaliptos.

El proyecto Gama salió a información pública los documentos para la Declaración de Impacto Ambiental DIA y Autorización Ambiental Integrada (AAI) en marzo de 2024, después de que se declaró Proyecto Industrial Estratégico (PIE), sin que previamente se tuviera oportunidad de conocerlo. Recientemente, en abril de este año, la Xunta de Galicia aprobó la DIA expresando su apoyo incondicional al proyecto, a pesar de que la sociedad gallega se manifestó en poco tiempo totalmente en contra, presentando más de 20 mil de alegaciones individuales y cientos desde asociaciones de toda índole. Numerosos ayuntamientos de las comarcas afectadas directa o indirectamente y aquellos por los que discurre el río Ulla hasta la ría de Arousa aprobaron mociones en contra del proyecto y presentaron también alegatos. La Plataforma Ulloa Viva que ya cuenta con miles de socias y socios y engloba a numerosos movimientos vecinales convocó diversas manifestaciones, tanto en las zonas más afectadas cómo en la capital gallega, a las que siempre respondió la sociedad gallega con una participación masiva.

Motivo:

El proyecto Gama promovido por la mercantil Greenfiber, creada en Galicia por la empresa portuguesa ALTRI y con capital de Greenalia, quiere construir y operar con una macrofábrica para producir fundamentalmente celulosa hasta alcanzar 400.000 toneladas de esta pasta y 200.000 de la fibra textil de Lyocell, además de otros subproductos como biomasa y yeso a base de madera de eucalipto para un tiempo inicial de 75 años. Esto requerirá una captación de 46 millones de agua al día, tanto como consume toda la provincia de Lugo, y un permiso de vertido industrial al río Ulla de 30 millones de agua día de aguas residuales que subirán la temperatura del agua del río por lo menos en 3 grados, estimado en 27º o más, con una carga importante de materia orgánica y química que favorecería la eutrofización y deterioro de la calidad del agua del río Ulla hasta su desembocadura, en un contexto de cambio climático y escasez de agua.

Sin olvidar que la cuenca del Sistema Fluvial Ulla-Deza abastece numerosas poblaciones, aguas abajo del embalse de Portodemouro, que verían comprometida la disponibilidad de agua para consumo humano. Sería totalmente contradictorio, de entrada ya con la Directiva Marco del agua (2000/60/CE) por las necesidades hídricas del proyecto en sí y las características del vertido. El punto de vertido iría al ZEC Sistema Fluvial Ulla-Deza (ES1140001) llegando a los ecosistemas marinos de la ría de Arousa, donde desemboca el río Ulla y se emplaza la Isla de Cortegada, integrante del Parque Nacional de las Islas Atlánticas de Galicia sin que se evalúe el daño que se ocasionaría a esta reserva.

Soluciones o propuestas de mejora:

El Gobierno gallego ya aprobó la Declaración de Impacto Ambiental y parece decidido a sacar adelante como sea la Evaluación Ambiental Integrada para aprobar lo más rápido posible el proyecto Gama. Además, todo apunta a que el Gobierno estatal está considerando la ayuda directa de fondos públicos solicitada por la multinacional portuguesa. Ante esto, la única propuesta que se puede realizar es apoyar y animar al pueblo gallego a seguir movilizándose masivamente para este atentado ecológico en el corazón de Galicia. Además, para la recuperación de la calidad y biodiversidad de la ría de Arousa, y en general de todas las rías gallegas, es fundamental para la conservación de la biodiversidad y la sostenibilidad de los recursos económicos basados en el marisqueo y la pesca tradicional. Como soluciones propuestas se requiere, de acuerdo al manifestado por el propio sector de la ría de Arousa: un Plan de regeneración de los bancos marisqueros, un plan de saneamiento integral de la ría de Arousa, un cambio de normativa de aguas que obligue a la regulación y publicidad de los protocolos de



desembalses, un plan de control de vertidos a los ríos y rías, la eliminación y endurecer las sanciones, así como la agilización de las denuncias y una mayor vigilancia en el control y seguimiento de vertidos sin autorización.



Manifestación en Compostela en la que casi 100 mil gallegos y gallegas llenaron las calles de la capital de Galiza. El manifiesto tuvo que ser leído varias veces en la plaza de O Obradoiro.



Concentración en Madrid, en el Congreso de los diputados, para exigir al Gobierno estatal que no destine dinero público a financiar el proyecto de ALTRI en Galiza.

[\[GALERÍA IMÁGENES\]](#)

[\[VIDEO REPORTAJE\]](#)

Lugo

Bandera negra por contaminación

A la empresa Alcoa por el recrecimiento de la balsa de residuos y el recién descubierto emisario al mar



Localización:

Factoría de Alcoa, municipio de Xove

LOCALIZACIÓN



Resumen:

En el BOE del pasado 16 de julio del año 2024 puede verse el anuncio del Servicio de Costas de Lugo de la solicitud de concesión administrativa para un emisario de evacuación de las aguas residuales de Alcoa en San Cibrao, que resulta ser en realidad una solicitud de legalización del actual emisario que lleva décadas en funcionamiento en sustitución del inicial, atascado en un momento desconocido segundo declara la propia empresa. La existencia de dos emisarios fue descubierta en una auditoría interna reciente, un hecho que da muestra del escaso rigor de las auditorías que lleva haciendo Alcoa de sus instalaciones, y del somero seguimiento que realizan la Xunta y el Ministerio de las infraestructuras contaminantes sobre las que tienen responsabilidad de control. El pasado 11 de octubre la Xunta de Galicia publicó una Declaración de Impacto Ambiental (DIA) favorable para el recrecimiento de la balsa de lodos rojos de Alcoa. Una DIA singular que deja fuera un montón de aspectos ambientales, al tiempo que elude o retrasa requerimientos de varios de los departamentos autonómicos consultados para dar un resultado positivo, que deja más dudas y sospechas que certezas, sobre que se haya realizado una evaluación rigurosa de los efectos y riesgos derivados del recrecimiento. En concreto, es llamativo que la DIA positiva no puede evaluar ni el Plan de Emergencia interior ni exterior actualizado, ni el proyecto de clausura, sellado y restauración, ya que no existen esos documentos.



Antecedentes:

La factoría de Alcoa en San Cibrao es una típica industria de enclave que fabrica alúmina y aluminio dedicado en su mayor parte a la exportación empleando materias primas y energía importadas. Las promesas de promoción de una industria transformadora local nunca se cumplieron.

Motivo:

El complejo industrial de Alcoa en la Mariña de Lugo es un habitual del informe Banderas Negras. Emisiones de fluoruro de aluminio, vertidos de sosa al mar y el riesgo de colapso de la enorme balsa de lodos rojos se combinan con una larga secuencia de irregularidades en la gestión para ser la candidata habitual a aparecer en este informe. Este año se denuncian dos nuevas irregularidades en la gestión ambiental de Alcoa y su relación con las administraciones públicas. La primera de ellas es la sorprendente noticia de la aparición en junio del pasado año de un emisario construido sin autorización conocida. La segunda, la poco rigurosa Declaración de Impacto Ambiental aprobada a finales del año 2024 para el proyecto de ampliación del depósito de lodos rojos, de los 100 m actuales a 104 m de cota.

Soluciones o propuestas de mejora:

Precisamos un debate profundo sobre la viabilidad ambiental, social y económica de la factoría de Alcoa, que incluya el mantenimiento a largo plazo de sus infraestructuras. Es necesario también aclarar la relación entre la administración autonómica que presuntamente controla el funcionamiento ambiental de la factoría y la dirección de la misma. Hace falta, además, exigir también una mayor transparencia en la información ambiental sobre la calidad de las aguas en nuestras costas, así como ampliar los controles públicos de nuestras aguas adaptando los parámetros de muestreo para ajustarlos a los potenciales vertidos de las industrias contaminantes.



[GALERÍA IMÁGENES]

Lugo

Bandera negra por mala gestión

Xunta de Galicia, Autoridad Portuaria y ayuntamiento de Ribadeo por permitir la ocupación y uso irregular de espacio público en Red Natura



Resumen:

Lo sucedido con la Isla Pancha, en Ribadeo, es un caso paradigmático de privatización de un bien público perteneciente a un espacio protegido. Otorgándole la isla un uso no contemplado en la normativa de estos espacios sin la preceptiva justificación del interés general, sin contar con informes sectoriales obligatorios y sorteando el procedimiento reglado con una notoria falta de transparencia. En su último escrito, de 13 de junio de 2024, el Defensor del Pueblo notificaba que la Consellería de Medio Ambiente «manifiesta aceptar la Recomendación formulada, referida al cumplimiento del apartado cuarto del artículo 46 de la Ley 42/2007, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad», y se compromete a adoptar «las medidas precisas para el cumplimiento de la Resolución en las próximas certificaciones que emita sobre los posibles efectos de un proyecto sobre los espacios de la Red Natura 2000 de Galicia.».

Como puede observarse, la Consellería de Medio Ambiente reconoce que no se está cumpliendo la legalidad, pero elude comprometerse a corregir la situación en este caso concreto. Por su parte la Administración Portuaria y el Ayuntamiento de Ribadeo derivan la responsabilidad ambiental en la Consellería de Medio Ambiente, mientras evitan exigir el cumplimiento de los trámites en sus respectivos procedimientos de otorgamiento de concesiones y licencias.

Motivo:

La adjudicación en el año 2015, sin concurso público, de la concesión de aprovechamiento de un espacio natural protegido emblemático del Ayuntamiento de Ribadeo, como es la Isla Pancha, para el aprovechamiento económico por Eirobra SL, sin tan siquiera realizar el preceptivo estudio de impacto ambiental fue ya denunciado y señalado con una Bandera Negra en el año 2022. En este año 2025 se cumple el plazo de 10 años establecido en la concesión, que permite la prórroga de la misma por otros 5 años. Entendemos que hace falta exigir que no se conceda la prórroga mientras continúen las irregularidades denunciadas por la Asociación de Vecinos Por Nuestro Faro, y concretamente que se proceda la evaluación ambiental preceptiva antes de dar continuidad a la explotación del paraje.

La obligación de realizar una evaluación de impacto ambiental para realizar una actividad económica ajena a las tradicionales en zona de Red Natura sigue siendo incumplida por la promotora, y consentida por las tres administraciones con competencias en el asunto que transitan entre el silencio, la opacidad y el paso de la pelota. La irregularidad de la situación fue ratificada por todos los informes del Defensor del Pueblo, desde 2017 -ocho referidos al proyecto de apartamentos en el edificio del viejo faro, y dos al proyecto de cafetería- hasta hoy, exigiendo a las administraciones que se cumpla la legalidad. De respuesta solo se recibió silencio o respuesta ambiguas. El único avance observado en estos años, gracias a la acción del colectivo Por Nuestro Faro, fue la eliminación del control del acceso a la totalidad de la isla por el titular de la concesión. Sin embargo, este acceso no fue acompañado por el necesario mantenimiento, lo que ha dado lugar a su deterioro por el nulo control de las administraciones responsables.

Antecedentes:

La isla Pancha constituye el cierre noroccidental de la Ría de Ribadeo, estando cómo tal afectada por las siguientes figuras de protección: Zona Especial de Conservación «Río Eo», ZEC ES1120002, Humedal Protegido «Ría de Ribadeo», Zonas de Especial Protección de los Valores Naturales (ZEPVN) «Río Eo» y «Ribadeo», Zona Húmeda de Importancia Internacional (Convenio Ramsar) «Ría del Eo» y Zona de Especial Protección de las Aves, ZEPA ES0000085. Tras décadas cerrada al acceso público, el 25 de abril de 2015 el diario El País informa de la concesión de la vivienda del farero para su reforma como apartamentos turísticos. Un mes después el Consejo de Ministros autoriza el uso hostelero del faro, dando cuenta de un informe favorable del alcalde de Ribadeo desconocido por los vecinos. El 30 de junio del mismo año 2015 la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao aprueba la concesión por vía directa de una explotación que, según



esta, consiste nada más en la reforma interior del edificio-vivienda del faro viejo y como tal no tiene repercusiones ambientales significativas. Sin embargo, en la solicitud de licencia en el ayuntamiento el proyecto ya incluye una cafetería a mayores de los apartamentos. El 12 de julio de 2016 el Ayuntamiento de Ribadeo concede la licencia de los apartamentos y deniega la de la cafetería en base a los informes de la Xunta (Medio Ambiente, Patrimonio y Paisaje). Sin embargo, a día de hoy están funcionando tanto los apartamentos turísticos como la cafetería. Las licencias omiten hablar de aspectos como el alumbrado artificial de un espacio protegido o el impacto de las visitantes en los suelos vulnerables de la rasa costera. La ausencia del estudio de impacto impide evaluar los efectos del uso hostelero del medio natural.

Soluciones o propuestas de mejora:

- ✓ Cumplimiento por las administraciones responsables (Autoridad Portuaria, Consellería de Medio Ambiente y Ayuntamiento de Ribadeo) de su obligación de facilitar al público la información de relevancia ambiental.
- ✓ Puesta en marcha de un protocolo de vigilancia y control ambiental de la Isla Pancha. Cumplimiento de la legalidad con la revisión del expediente completo de concesión, realización de los estudios preceptivos y nueva evaluación de sus efectos previa la renovación de la concesión.



Movilización de vecinas y vecinos de Ribadeo recogiendo firmas contra la privatización del faro.

ILLES BALEARS

El informe Banderas Negras otorga dos banderas, una por contaminación y otra por mala gestión, por cada provincia litoral del Estado español. La comunidad autónoma de Illes Balears recibe dos banderas negras.

Illes Balears

Por contaminación:

Bahía de Portmany, Eivissa

Por mala gestión:

Fornells, Menorca

Illes Balears

Bandera negra por contaminación

Bahía de Portmany, Eivissa



Localización:

Bahía de Portmany

[LOCALIZACIÓN](#)



Resumen:

Contaminación por vertidos de aguas fecales, infradimensionamiento de las infraestructuras de depuración y mal estado del emisario, que redundan en la mala calidad del agua de baño.

Antecedentes:

En 25 años, la población de Sant Antoni de Portmany se ha duplicado. No disponemos de datos acerca del techo poblacional que puede alcanzarse en plena temporada estival, pero no resulta desatinado pensar que son muchas más las personas que recalán en esa localidad en tales fechas. Parece que la infraestructura para dar servicio al aumento de la demanda en el tratamiento y la gestión de las aguas residuales no se ha desarrollado en consonancia, aparte de mostrar signos de una evidente obsolescencia.

Motivo:

La bahía de Portmany sufre episodios recurrentes de vertidos de aguas residuales. La red de saneamiento no se encuentra en condiciones, y el emisario ha sido reparado en un 75%, habiendo sido comunicado por la Administración que el 25% restante lo sería durante 2025, cuando lo que procedería debería ser su total sustitución, al agotarse precisamente este año la vida útil prevista para esta infraestructura. Su longitud es de

1.400 metros, y a través de él se vierten los efluentes depurados en un 80%. Además, cuando se producen lluvias torrenciales, la capacidad de los sistemas de depuración queda desbordada, y llegan al mar los caudales sin depurar. En ocasión de algún vertido, ni siquiera se toma la decisión por parte del Ayuntamiento de cerrar las playas, con el consiguiente riesgo sanitario para las personas. Especialmente sonado ha sido el reciente episodio del 29 de abril, dándose la circunstancia de que la asociación Salvem sa Badia de Portmany (entidad cuya colaboración ha resultado indispensable para redactar este informe) ha presentado unos análisis bacteriológicos que ponen de manifiesto la irresponsable pasividad municipal a la hora de velar por la salud de sus vecinos y visitantes, y cuya difusión ha tenido un importante eco mediático.

Soluciones o propuestas de mejora:

Es urgente contar con un sistema de depuración y una red de saneamiento en condiciones, y en proporción a la población a la que dan servicio, con una capacidad de depuración suficiente. Todo ello, con independencia de otros factores, como pueda ser la capacidad de carga residencial del municipio, que quizás también debería introducirse en la ecuación.



Toallitas y otros detritus procedentes de vertidos en el arenal de la playa

[**\[GALERÍA IMÁGENES\]**](#)

[**\[VIDEO REPORTAJE\]**](#)

Illes Balears

Bandera negra por mala gestión

Fornells, Menorca



Resumen:

La ampliación del puerto de Fornells, y la instalación de nuevos pantalanes flotantes para aumentar la capacidad náutica, altera la dinámica costera y añade carga e impactos en esta delicada y valiosa zona somera, una de las últimas hasta ahora bien conservada en todo el Mediterráneo Occidental y que está sujeta a unos condicionantes ambientales que, a día de hoy, siguen sin resolverse.

Antecedentes:

La bahía de Fornells cuenta con unas características que la hacen única en el Mediterráneo español, por su carácter somero y resguardado, peculiaridad poco habitual, y que condiciona un hábitat muy relevante para especies como la *Posidonia oceanica*, la *Cystoseira barbata* (alga parda que solo existe en Fornells y Cala Teulera) o la *Cymodocea nodosa*. En ella proliferan juveniles de varias especies ictiológicas.

Motivo:

La ampliación del espigón del puerto de Fornells y la instalación de cinco nuevos pantalanes móviles supone una agresión inconcebible en una rada única como la que es. Aumentar la presión en un ecosistema tan frágil como este, con la contaminación difusa

que se genera y la alteración de las condiciones ambientales alterando corrientes, es a todas luces un despropósito. El desarrollismo de las últimas décadas ha extinguido los ecosistemas singulares de las bahías resguardadas y poco profundas para usarlas como puertos deportivos a lo largo de la costa mediterránea española, Fornells había resistido hasta ahora. Pero es que, además se han detectado 70 amarres ilegales, y un fondeo libre generalizado. Existe un servicio de vigilancia, pero no en horas nocturnas.

El puerto lo gestiona Ports de les Illes Balears, mientras que el resto de la lámina de agua le corresponde a la Demarcación de Costas. Concurren, además, circunstancias especialmente graves, como son que las medidas compensatorias establecidas para la remodelación del puerto no se están cumpliendo. Significadamente, por el Comité Posidonia, que no está aplicando los recursos económicos que se le transfirieron para llevar a cabo diversas medidas, entre ellas la vigilancia. Tampoco se ha balizado la zona cercana a tierra donde el calado disminuye drásticamente.

Asimismo, la instalación de boyas ecológicas en las calas cercanas, así como la delimitación y gestión de la zona de fondeo, no parecen constituir una prioridad para las Administraciones concernidas. Se da la circunstancia de que, a raíz de la construcción de un puerto exterior en Ciutadella, la Comisión Europea obligó a dotar un fondo de 200.000 euros para compensar los perjuicios medioambientales que causó esa infraestructura. En su momento se propuso que parte de ese dinero se dedicase a medidas protectoras en Fornells, pero hasta el momento no se han llevado a cabo.

Soluciones o propuestas de mejora:

Partiendo de la base de que la instalación de pantalanés, incluso provisionales, en una zona de tan alto valor ecológico, resulta más que cuestionable, cabe exigir un cumplimiento riguroso de las condiciones que han permitido su autorización. Así, con las condiciones ambientales se incorporaron cláusulas para que Ports IB pudiera derivar en el Comité Posidonia la instalación de 55 boyas fuera de la bahía de Fornells (por importe de 54.354 €), la delimitación y gestión de la zona de fondeo permitido que se debe delimitar en la parte central de la bahía, 30.000 € para la vigilancia diaria de fondeos durante el verano, en todo el LIC Área Marina del Norte de Menorca y todo el LIC Punta Redonda Arenal d'en Castell.

A este respecto, resulta inadmisibile que el Comité Posidonia cuestione que deban ejecutarse dichas instalaciones, y que incluso se plantee la posibilidad de usar el dinero para otros fines.



Aglomeración de embarcaciones en un ecosistema muy frágil.



Instalación de nuevos pantalanes flotantes en la ampliación del puerto de Fornells.

[GALERÍA IMÁGENES]

ISLAS CANARIAS

El informe Banderas Negras otorga dos banderas, una por contaminación y otra por mala gestión, por cada provincia litoral del Estado español. La comunidad autónoma Islas Canarias recibe cuatro banderas negras.

Santa Cruz de Tenerife

Por contaminación:

Playa Jardín

Por mala gestión:

Proyectos Cuna del Alma y Underwater Garden

Las Palmas

Por contaminación:

Playa de Caleta del Sebo y Playa Francesa en la Isla de la Graciosa término municipal de Teguise, Lanzarote

Por mala gestión:

Ocupación de Dominio Público Marítimo Terrestre de Hotel RIU Tres Islas en Dunas de Corralejo, Fuerteventura

Santa Cruz de Tenerife

Bandera negra por contaminación

Playa Jardín



'Localización:

Playa Jardín, Puerto de la Cruz

[LOCALIZACIÓN](#)



Resumen:

Playa Jardín sufre un grave problema de contaminación por vertidos de aguas residuales, derivado de la mala gestión de infraestructuras como la Estación Depuradora de Aguas Residuales (EDAR) Valle de La Orotava y el emisario de Punta Brava. Esta EDAR acoge las aguas residuales de tres municipios: La Orotava, Los Realejos y Puerto de la Cruz. Desde 2020 se notificaron incidencias pero no se llegaron a adoptar medidas efectivas, lo que terminó por provocar el cierre de la playa en julio de 2024 por más de 300 días. Aunque se han iniciado obras de emergencia, las soluciones definitivas - modernización de la EDAR, renovación del emisario y mejora de la red de saneamiento - aún están pendientes. Se exige una actuación urgente al Cabildo de Tenerife, el Ayuntamiento de Puerto de la Cruz y el Gobierno de Canarias.

Antecedentes:

El caso de Playa Jardín es un caso claro de contaminación persistente resultante de la mala gestión de las administraciones públicas. Actualmente se encuentra bajo investigación por parte de la unidad de Medio Ambiente y Urbanismo de la Fiscalía de Santa Cruz de Tenerife por vertidos de aguas residuales. Dichos vertidos obligaron a cerrar la principal zona de baño el pasado 3 de julio de 2024, encontrándose aún cerrada al baño más de 9 meses después. El 21 de junio de 2024, el director general de Salud

Pública del Gobierno de Canarias envió un informe que recomendaba prohibir el baño en el complejo de Playa Jardín, constituido por tres calas, al detectarse una calidad deficiente de las aguas de baño inducida por vertidos de aguas fecales, pero la playa no se cerró hasta 13 días más tarde. El cierre de Playa Jardín ha provocado graves consecuencias a los vecinos y empresarios de esta parte de la costa norteña de Tenerife.

Motivo:

El origen de la pérdida de calidad del agua es multifactorial según el informe técnico emitido por el Gobierno de Canarias al inicio del presente año. Playa Jardín se encuentra afectada por varios puntos de vertidos, entre los que cabe destacar: el emisario submarino de Punta Brava (efluente de la estación depuradora de aguas residuales comarcal, EDAR-Valle De La Orotava) y los aliviaderos de El Caletón, Playa Chica y Playa Jardín. El 6 de Julio de 2020 se notificó una fuga en el emisario anteriormente mencionado, según un oficio del CIATF (Consejo Insular de Aguas de Tenerife) a la Consejería de Transición Ecológica del Ejecutivo regional y desde entonces, y de manera progresiva, se ha producido una pérdida paulatina de la calidad del agua en la zona de baño, pasando de una calidad excelente a insuficiente en un periodo de 4 años que desembocó en el cierre de la playa el 3 de julio de 2024. El problema principal es la depuración ineficiente de la estación que ha quedado obsoleta y que es incapaz de procesar un exceso de caudal que sobrepasa la capacidad para la cual fue construida originalmente, incumpliendo así los requisitos de la Directiva Europea 91/271 sobre tratamiento de aguas residuales urbanas, según un informe emitido por el consejo insular de agua ya en 2022.

El mal funcionamiento de los tres aliviaderos más cercanos al núcleo urbano de Punta Brava (El Caletón, Playa Chica y Playa Jardín) son otros puntos adicionales de vertidos puntuales que se suman a la situación anteriormente expuesta, agravando aún más la problemática. Asimismo, deficiencias de la red de saneamiento del barrio de Punta Brava también podrían contribuir a la situación descrita. Teniendo en cuenta que se informó de la detección de una fuga en el emisario en 2020 y que ha habido varios informes que alarmaban del empeoramiento de la calidad de las aguas de baño de manera drástica desde 2021, llama la atención la inacción por parte de las autoridades competentes. Si bien, tras el cierre de la playa se han tomado una serie de medidas para intentar paliar la situación, que incluyen la implementación de una línea de tratamiento terciario para la EDAR (obra que está en curso) y la licitación de urgencia de una obra para la sustitución de un tramo del emisario de 240 m, en la fecha de redacción de este informe (mayo de 2025), la playa continúa cerrada al baño.

Por todo lo expuesto, y por tratarse de una zona de baño cerrada por contaminación fecal por un periodo superior a los 9 meses se propone como bandera negra por contaminación persistente derivada de una mala gestión. No obstante la carga contaminante ha disminuido, y las autoridades municipales han declarado que prevén que con las medidas implementadas los episodios de contaminación remitan y que la playa pueda reabrirse al baño antes de verano.

Soluciones o propuestas de mejora:

La solución definitiva de la situación pasa por la ampliación y modernización de la estación depuradora, la sustitución del emisario submarino en mal estado, una correcta gestión y mantenimiento de las estaciones de bombeo y una mejora de la red de saneamiento en el municipio. Sin bien, desde el cierre de la playa el pasado 3 de julio, tanto el Cabildo de Tenerife como las autoridades municipales han comenzado acciones en esta dirección, algunas de estas medidas como la ampliación de la EDAR, son proyectos a largo plazo que llegan con años de retraso.



Playa Jardín cerrada al baño por calidad insuficiente del agua por contaminación por aguas residuales. Foto tomada el 6 de mayo. BM-EA. Lorenzo.



Emisario submarino de Punta Brava vertiendo aguas sin el adecuado tratamiento. Imagen de elaboración propia. Enero de 2025.

[\[GALERÍA IMÁGENES\]](#)

[\[VIDEO REPORTAJE\]](#)

Santa Cruz de Tenerife

Bandera negra por mala gestión

Proyectos Cuna del Alma y Underwater Garden



Resumen:

Cuna del Alma, un macroproyecto con afección a especies protegidas de avifauna y flora, algunas amenazadas. El Puertito de Adeje es el último pueblo costero del suroeste de Tenerife que queda libre de construcciones turísticas. Su entorno tiene un valor ambiental y patrimonial muy elevado: lugar de interés geológico nacional, yacimientos arqueológicos guanches, hábitat de matorral costero canario en buen estado de conservación (que ha sufrido importante regresión debido al avance urbanístico desmedido). Se proyecta una “ciudad turística” para más de 6000 personas, donde Cuna del Alma es uno de los resorts de villas de lujo en primera línea de costa. Las obras se reanudaron en otoño de 2024, produciéndose en la actualidad, cada semana que pasa, daños contra la flora, la fauna y la gea de carácter irreversibles. La lucha ecologista contra este macroproyecto ha sido (y es) un punto de inflexión en el gran movimiento contestatario contra el modelo de crecimiento sin límites en el que se encuentra la sociedad canaria en la actualidad.

Antecedentes:

Este proyecto ya recibió bandera negra el año pasado y es que el caso de Cuna del Alma es uno de los mayores escándalos urbanísticos de las últimas décadas en Canarias (la lista es amplia). Pese a que las obras de este proyecto fueron paralizadas por el Gobierno de

Canarias en otoño de 2022, el nuevo ejecutivo autonómico formado por Partido Popular-Coalición Canaria (con el apoyo del Ayuntamiento de Adeje) ha conseguido desbloquear legalmente la paralización dos años después. Los motivos que llevaron a dicha paralización de obras fueron: existencia de daño inminente a flora protegida, ausencia de evaluación de impacto ambiental, y daño a yacimientos arqueológicos. A través de una estrategia orquestada entre el gobierno autonómico, el Ayuntamiento de Adeje y la consultora ambiental privada que trabaja para la promotora urbanística, han conseguido levantar las órdenes de paralización de obras y salvar todos los obstáculos legales. Uno de los movimientos más escandalosos fue la autorización de la traslocación de ejemplares de viborina triste (planta protegida cuya traslocación está prohibida salvo en casos de interés general manifiesto) por parte del Ayuntamiento de Adeje, competencia ejercida siempre por el área de medio ambiente del Gobierno de Canarias desde hace décadas. Existen diferentes denuncias (querellas contra la empresa, contenciosos-administrativo contra actos urbanísticos y autorizaciones en materia de medio ambiente), aún sin resolver.

Motivo:

Debido a que aún se está a tiempo de detener este atentado ecológico, urge poner en el foco mediático como, los dirigentes políticos con competencias urbanísticas y ambientales en este proyecto, están permitiendo destruir uno de los espacios naturales más simbólicos de la isla de Tenerife. Se han recogido más de 50.000 firmas exigiendo la paralización de obras y la dimisión de los responsables de este despropósito, se ha defendido y alertado ante la Comisión Europea de manera presencial sobre cómo las autoridades locales han pisoteado las directivas europeas, ha habido una lucha activista ejemplarizante para luchar contra este proyecto, con personas encadenadas a las retroexcavadoras o incluso en huelga de hambre de 20 días, etc. El pasado verano se consiguió la declaración como Lugar de Interés Geológico de las ignimbritas del Puertito de Adeje en una zona donde meses después las retroexcavadoras están destruyendo un patrimonio geológico nacional. Los responsables de este atentado ambiental merecen ser juzgados ante un tribunal y recibir el desprecio de la ciudadanía para la cual trabajan. El premio a una bandera negra no puede ser más merecido para los responsables de Cuna del Alma.

Soluciones o propuestas de mejora:

Como ya los colectivos ecologistas hicieron público el pasado verano de 2024, se propone que la administración:

1º) Paralice obras y proceda a sancionar los actos delictivos contra el patrimonio arqueológico, la ordenación del territorio y la flora-fauna.

2º) Adquiera los terrenos afectados por este proyecto y los incluya en el espacio natural contiguo conocido como Sitio de Interés Científico de La Caleta, tal y como se contempla en la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias.

3º) Se rehabilite un aula marina (proyecto anunciado por el propio Ayuntamiento de Adeje en 2012) que sirva como centro de investigación científica y de divulgación de los valores ambientales tanto terrestres como marinos de la zona.

Cuna del Alma no es el único proyecto disfrazado de sostenibilidad y avalado contra normativa por las administraciones públicas de la isla. Más al norte en la misma línea de costa, en Punta Blanca, Guía de Isora, el proyecto Underwater Garden pretende ocupar más de 10 hectáreas de Suelo Rústico de Protección con 18.000 m² de construcciones en suelo rústico, desprotegido mediante la declaración de este proyecto como de “interés estratégico” por el Cabildo de Tenerife, a pesar de ser evidente que sus fines son claramente especulativos.

Los conceptos “sostenibilidad” y “regeneración” están sirviendo para que, tanto la empresa promotora como el Cabildo de Tenerife, viabilicen este “parque temático encubierto” y otros proyectos. De realizarse, generará más presión a la Zona de Especial Conservación (ZEC) Franja Marina Teno-Rasca de la Red Natura 2000, referencia a nivel mundial por contener una de las poblaciones más importantes de ballenas piloto del mundo y una rica biodiversidad con algunas especies marinas en peligro de desaparición en Europa.



Biodiversidad afectada por el proyecto Cuna del Alma.



Impacto ambiental de las obras de Cuna del Alma.



Desmante de ladera para la construcción del proyecto de urbanización en uno de los núcleos de población de la viborina triste. Obsérvese pequeña parcela vallada tras la aparición de nuevo material arqueológico. Primavera de 2025.

[\[GALERÍA IMÁGENES\]](#)

[\[VIDEO REPORTAJE\]](#)

Las Palmas

Bandera negra por contaminación

Playa de Caleta del Sebo y Playa Francesa en la Isla de la Graciosa término municipal de Teguise, Lanzarote



Resumen:

La playa de Caleta del Sebo es el lugar tradicional de baño de la población asentada en la localidad del mismo nombre. En su extremo norte se sitúa el muelle, convertido actualmente en puerto donde atracan y transitan barcos de pasaje, de empresas privadas y de personas particulares. Dispone de zona de atraque, varadero, pantalanes y barcos vivienda. La afluencia de embarcaciones, vertidos y actividades contaminan la playa. A Playa Francesa, a 2.700 m de la anterior, acuden barcos con turistas que generan ruido, dan de comer a las gaviotas y a los peces y dejan excrementos y papel higiénico.

Antecedentes:

Caleta del Sebo es un asentamiento pesquero desde mediados del siglo XIX, ubicado en la isla La Graciosa, isla de 27 km² integrada en el Archipiélago Chinijo, Reserva Natural Integral de Los Islotes, y el Parque Natural del Archipiélago Chinijo. En la actualidad la visitan diariamente cientos de turistas que desembarcan en el muelle anexo a la playa que a su vez acoge a una significativa cifra de embarcaciones, algunas de las cuales sirven de viviendas. Igualmente, la playa es el escenario donde se desarrollan diversas actividades de restauración, ocio, culturales, deportivas y festivas. La población insular permanente es de 720 personas pero en verano, puntualmente, superan las 30.000, y al año recibe más de 300.000 visitas alojadas en pensiones y en los múltiples

apartamentos que se ofertan. A 2.700 metros se ubica Playa Francesa, que igualmente soporta una significativa afluencia de embarcaciones, principalmente las que trasladan a turistas para pasar el día. En las embarcaciones se celebran fiestas, comidas, baños, juegos y concursos con música con elevados decibelios, actividades que generan ruidos, afluencia de personas, residuos que quedan olvidados en la arena, entre la vegetación y en el agua. A la Playa Francesa ya se le concedió en 2023 una bandera negra.

Motivo:

El pésimo estado de conservación de la playa de Caleta del Sebo demuestra la mala gestión de sus usos, de las actividades que se desarrollan y de la escasa vigilancia a las embarcaciones que frecuentan el puerto. A su vez, Playa Francesa continúa sin alcanzar un estado de conservación óptimo. A pesar de que la longitud de la Playa de Caleta del Sebo no supera los 130 metros, diariamente se instala mobiliario de restaurantes donde se bebe y fuma, se alquila y transita en bicicletas y kayak, se toma el sol, se utilizan las tradicionales carretillas para el transporte. Además, se celebran eventos deportivos con alta afluencia de participantes y público que tienen una alta difusión, como “Travesía a Nado” y “Desafío Octava Isla”, y fiestas, siendo la más relevante las del Carmen, a la que asisten más de 30.000 personas.

A estos cometidos, sumamos las propias del puerto, en el que atracan y circulan barcos de pesca, de pasaje, de recreo gestionados por empresas que trasladan turistas y embarcaciones privadas, algunas amarradas de forma permanente que son viviendas. Las actividades que se desarrollan en tierra y en el mar, el tránsito de embarcaciones ligado a la generación de residuos sólidos y líquidos que se depositan en el fondo marino y en la superficie terrestre, crean un tapiz negro que desprende olores desagradables. Playa Francesa es el destino de multitud de embarcaciones de ocio que celebran fiestas, juegos y concursos con música, bocinas y pitos que se oyen desde la lejanía, generando una significativa contaminación acústica. Igualmente se celebran comidas en las embarcaciones desde las que se ofrecen a las aves -gaviotas fundamentalmente- trozos de pollo para interactuar y que, las aves, en el intento de atraparlos chocan con el casco de las embarcaciones; mientras, el arroz sobrante lo vierten al mar para alimento de los peces. Aunque en la actualidad no se permite el desembarco, quien lo hace, deposita sus excrementos, colillas, botellas plásticas y latas de bebidas entre los matos que crecen. La playa es igualmente frecuentada por turistas que se acercan caminando o utilizando los servicios de los jeeps-taxis que recorren la isla a gran velocidad para satisfacer la demanda.

Soluciones o propuestas de mejora:

Para Playa Caleta del Sebo:

Regularización de los usos y de las actividades que se desarrollan y seguimiento de su cumplimiento.

- ✓ Mayor control e inspección de vertidos desde las embarcaciones.
- ✓ Análisis regulares del estado de la playa (arena y agua).
- ✓ Limpieza profunda de los actuales depósitos de residuos.
- ✓ Mayor seguimiento durante el desarrollo de las actividades.
- ✓ Límites en los grandes eventos deportivos y fiesta de la patrona (Virgen del Carmen).
- ✓ Correcta gestión de los residuos generados.

Para Playa Francesa:

- ✓ Regularización de los usos y actividades a desarrollar en la playa.
- ✓ Prohibición de interactuar con la fauna marina.
- ✓ Mayor frecuencia de los servicios de limpieza.
- ✓ Estrechar la observación para garantizar el cumplimiento de las normativas.



Vista parcial de la playa de Caleta del Sebo desde los pantalanes.

Las Palmas

Bandera negra por mala gestión

**Ocupación de Dominio Público Marítimo Terrestre de
Hotel RIU Tres Islas en Dunas de Corralejo, Fuerteventura**



Motivo:

Expediente de caducidad de la concesión otorgada al amparo de lo dispuesto en la disposición transitoria primera de la Ley de Costas para la ocupación de dominio público marítimo terrestre (DPMT) sobre los terrenos e instalaciones del Hotel RIU Palace Tres Islas, en Corralejo, término municipal de La Oliva, Fuerteventura.

Antecedentes:

En 2007 se autorizó a la mercantil Sonco Canarias S.A a realizar obras de rehabilitación y mantenimiento en las instalaciones hoteleras “Hotel Riu Palace Tres Islas”, siempre y cuando no implicaran un aumento de volumen de la construcción existente, condición que la mercantil incumplió y fue sancionada en 2008 por una infracción grave y la exigencia de recuperar el estado anterior del hotel. En 2020, doce años después, se notificó a la mercantil que las obras declaradas ilegales no eran legalizables y se le volvió a exigir que la edificación volviera a su estado anterior en un plazo de dos meses, exigencia que también incumplieron. El total de las obras ilegales asciende a 2.996,92 metros cuadrados y comprenden solarium, jacuzzis y nuevas habitaciones, así como reformas y usos no autorizados en la concesión, como gimnasios, peluquería y salas de masaje. Además, la planta depuradora se encuentra en estado de ruina, vertiendo directamente al mar el agua residual en bruto a través de un emisario submarino.

Con base a los argumentos esgrimidos anteriormente Turcón-Ecologistas en Acción junto a la Federación Ben Magec-Ecologistas en Acción, solicitaron la caducidad de la concesión para la ocupación del DPMT sobre los terrenos e instalaciones del Hotel Riu Palace Tres Islas en Corralejo, término municipal de la Oliva (Fuerteventura) y, además, que se procediera a la demolición del inmueble y se iniciara el proceso de restauración del hábitat y del DPMT lo antes posible. Tras una larga batalla en defensa de las Dunas de Corralejo, la ejecución del expediente de caducidad de la concesión otorgada al amparo de lo dispuesto en la disposición transitoria primera de la Ley de Costas para la ocupación de dominio público marítimo terrestre sigue empantanado.

La singularidad y necesidad de protección de las dunas sobre las que se asienta este hotel y los graves perjuicios e impactos que causa ha quedado reflejado en numerosos estudios. En este sentido, destacar el informe realizado por el profesor Constantino Criado de la Universidad de La Laguna en el que analiza la evolución de los ecosistemas arenosos del Parque Natural y donde se confirma el papel pantalla de las construcciones, que impide tanto la llegada de arenas como de viento, propiciando una neocolonización de la zona por especies vegetales. El documento Informativo del Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Natural de Corralejo, aprobado definitivamente el 20 de julio de 2006, destaca el impacto visual que supone la presencia y excesiva altura de las edificaciones, en un marco natural en el que domina la horizontalidad del paisaje. Además, resalta que su ubicación en el litoral este del sistema dunar hace de este enclave un lugar particularmente conflictivo para la futura conservación del espacio, no sólo por el significativo impacto paisajístico de sus edificaciones, sino por la profunda modificación que estas operarán en la dinámica del sistema dunar. A ello se ha de añadir que la zona se incluye en el Plan de Gestión de la ZEC ES7010032 Corralejo, aprobado por Orden de la Consejera de Política Territorial, Sostenibilidad y Seguridad de fecha de 1 de abril de 2016 (BOC núm. 68, de 11 de abril de 2016) que contribuye al conjunto de la red Natura 2000 de Canarias albergando manifestaciones de tres hábitats de interés, uno de ellos prioritario.

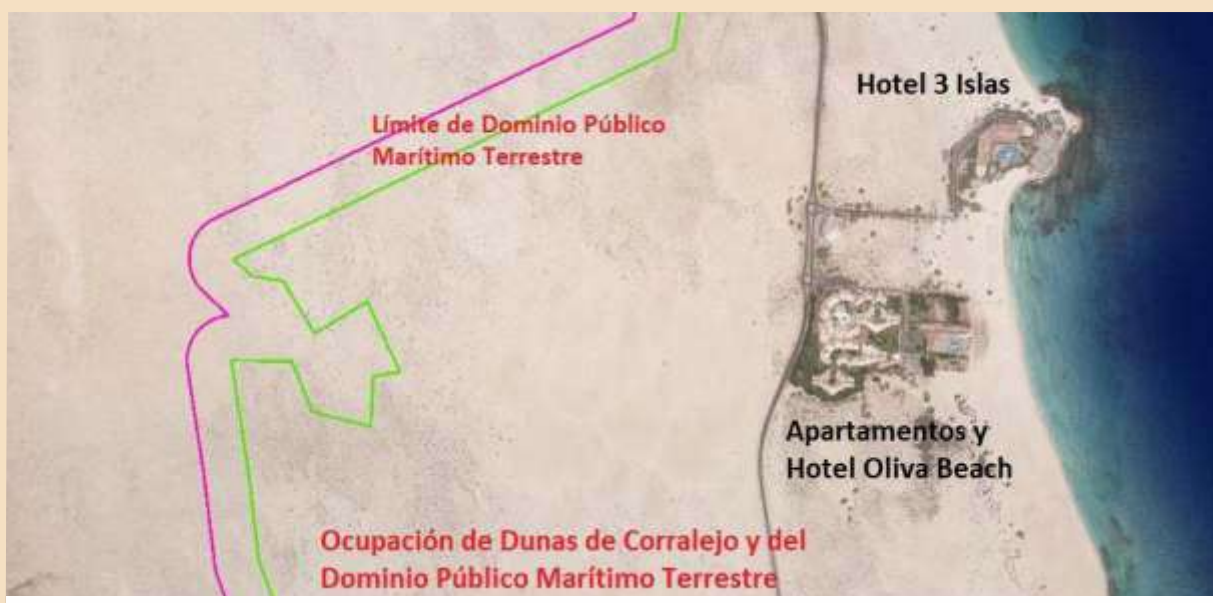
Resumen:

Según la normativa vigente, especialmente el artículo 79.1 de la Ley de Costas, la Administración está obligada a declarar la caducidad de una concesión cuando corresponda, sin margen de discrecionalidad. Esta medida se toma para proteger el dominio público marítimo-terrestre, cuyo uso debe estar siempre justificado por un interés público. Ocupar este tipo de dominio tiene un carácter excepcional, ya que implica un uso exclusivo en beneficio de un particular frente al interés general. Por ello,

solo debe permitirse en casos estrictamente necesarios. Así lo ratifica una sentencia del Tribunal Supremo de 1997, que subraya que debe prevalecer el interés público y la conservación del litoral frente a intereses privados. Desde las organizaciones ecologistas observamos con preocupación la ofensiva del Gobierno de Canarias y otras administraciones canarias, así como partidos políticos y organizaciones empresariales, en defensa de los intereses particulares de RIU frente al interés público al albur de la campaña de manipulación e intoxicación que ha llevado a cabo la empresa multinacional RIU tergiversando datos, defraudando a su plantilla y engañando a la ciudadanía para imponer sus intereses económicos. El interés general es la defensa de nuestro territorio, es la protección de nuestros paisajes y ecosistemas más frágiles, es la lucha por la justicia social con un sistema productivo que redistribuya la riqueza, que de empleo en condiciones dignas a nuestra gente, y que tenga en las instituciones los máximos garantes de los derechos de la gente que habitamos este territorio.

Soluciones o propuestas de mejora:

Se propone como solución la ejecución del expediente de caducidad sobre los terrenos e instalaciones del Hotel RIU Tres Islas en Corralejo, Fuerteventura. Y la demolición controlada del Hotel y toda la infraestructura asociada e inicio de proceso de restauración de la zona, a cargo de RIU.



Mapa de ubicación de los Hoteles RIU.

MELILLA

El informe Banderas Negras otorga dos banderas, una por contaminación y otra por mala gestión, por cada provincia litoral del Estado español. La ciudad autónoma de Melilla recibe dos banderas negras.

Melilla

Por contaminación:

Estación de Bombeo de Aguas Residuales (EBAR) de Melilla

Por mala gestión:

Acumulación de basuras en los diques de la costa de Melilla

Melilla

Bandera negra por contaminación

Estación de Bombeo de Aguas Residuales (EBAR) de Melilla



Localización:

Desembocadura del río de Oro

[LOCALIZACIÓN](#)



Resumen:

Los continuos fallos en la Estación de Bombeo de Aguas Residuales (EBAR) de Melilla producen acumulaciones insalubres de aguas fecales en la desembocadura del río de Oro.

Antecedentes:

No es la primera vez que Guelaya-Ecologistas en Acción Melilla otorga una Bandera Negra por los vertidos de fecales de la EBAR en la desembocadura del río de Oro. Estos vertidos se vienen sucediendo a lo largo de años, en ocasiones era una tapa de alcantarilla ubicada junto a la EBAR en el lecho del río, la que saltaba inundando todo de fecales, y en otras ocasiones era la apertura del aliviadero de la estación la que producía la contaminación.

Motivo:

La EBAR o estación de bombeo de aguas residuales de Melilla tiene como misión recoger las aguas sucias y las pluviales de Melilla para mandarlas a la estación depuradora de aguas residuales (EDAR). En su estructura figura un aliviadero por donde se podrían volcar al lecho del río de Oro y/o en su desembocadura, junto a las playas de San Lorenzo

y Los Cárabos, el exceso de volumen líquido en casos de lluvias torrenciales. No obstante, lo que debería suceder sólo en casos excepcionales viene ocurriendo cada vez con mayor frecuencia. El pasado mes de enero se produjo un gran vertido sin explicación, ya que ese día cayeron en Melilla tan solo 18 litros por metro cuadrado de agua en forma de lluvia, y en otras ocasiones los vertidos se han producido con menos cantidad de lluvia caída.

El problema se agrava cuando estos vertidos permanecen junto a la playa durante muchos días, avanzando su descomposición y constituyéndose un foco de contaminación y un criadero de mosquitos, todo ello en pleno centro neurálgico de las playas de nuestra ciudad. En dos ocasiones, la última en febrero de este año las aguas fecales cambiaron su color gris habitual a rosa, lo que resulta un síntoma evidente de la presencia de una gran cantidad de bacterias. No es normal que en la EBAR de Melilla se produzcan fallos de este tipo con tanta frecuencia, todo parece indicar que el bombeo de aguas que debiera efectuar la estación de bombeo hasta la depuradora no llega a producirse por problemas en las bombas, probablemente por falta de mantenimiento.

Guelaya ha preguntado a través del portal de transparencia de la ciudad autónoma cuántas bombas tiene la EBAR y cuántas están funcionando adecuadamente, pero a día de hoy no han contestado. El consejero de medio ambiente ha declarado que estas cosas suceden en todos los sitios y que ocurren por lluvias imposibles de asumir por la estación de bombeo. Los melillenses sabemos que esto no es cierto y que los fallos se producen continuamente, incluso sin lluvias.

Soluciones o propuestas de mejora:

El problema de los vertidos de fecales desde la EBAR requiere de dos actuaciones:

A corto plazo, una vez producido el vertido, en lugar de dejar pasar el tiempo hasta que al cabo de un par de meses la ciudad autónoma mande un retroexcavadora para abrir un canal desde las aguas contaminadas hasta el mar, se debería extraer mediante una bomba el agua contaminada, mandarla a la EBAR y desde allí a la depuradora.

Una estación de bombeo debería tener bombas para realizar esta operación. Con esto se evitaría que el vertido se pudiese aún más, que acabase como un criadero de mosquitos y que las aguas contaminadas terminaran en las playas en las que nos bañamos los melillenses.

La otra actuación necesaria es que la Ciudad Autónoma, que es la que tiene la responsabilidad del funcionamiento y mantenimiento la EBAR, en lugar de tirar balones fuera, averigüe qué está fallando y lo solucione lo antes posible.



Vertido de febrero de 2025 con color rosa por presencia de bacterias y canal abierto hasta el mar para eliminarlo. Foto: Guelaya-Ecologistas en Acción Melilla



La EBAR abriendo compuertas sin apenas lluvia. Fotos: Guelaya-Ecologistas en Acción Melilla.

[\[GALERÍA IMÁGENES\]](#)

[\[VIDEO REPORTAJE\]](#)

Melilla

Bandera negra por mala gestión

Acumulación de basuras en los diques de la costa de Melilla



Resumen:

En la costa de Melilla hay varios diques que se adentran en el mar y en los que se acumulan gran cantidad de basuras entre los huecos de las piedras.

Antecedentes:

En 2017 el puerto Noray de Melilla ya recibió una Bandera Negra por la gran acumulación de basuras en sus diques externos. En numerosas ocasiones Guelaya ha realizado acciones para denunciar la necesidad de enfrentar el problema de las basuras en todos los diques de nuestra costa, pero ni la Ciudad Autónoma ni Puertos del Estado han respondido a nuestros llamamientos. Guelaya lleva muchos años participando en la campaña internacional “Limpiemos el Mar” de la que es colaboradora Ecologistas en Acción y en numerosas ocasiones hemos dedicado la campaña anual a la limpieza de uno de estos diques.

Motivo:

En 2015 Guelaya realizó la primera limpieza de basuras en un dique de Melilla, fue en el dique Sur de la playa de la Hípica, en dos horas recogimos más de 500 kilos de basuras depositadas por los pescadores que acuden al dique, por las personas que pasean por su

entorno y las depositadas por el oleaje. Aún así, a pesar de la labor realizada, no se consiguió limpiar a fondo la zona ya que muchas basuras se deslizan en los huecos entre las piedras y son imposibles de sacar. En 2016 se repitió la limpieza en el mismo dique, había menos basura, pero seguía habiendo mucha. Se había solicitado previamente a la Ciudad Autónoma que pusiera carteles avisando de la prohibición de arrojar basuras y que realizará una limpieza periódica en los diques, pero no nuestras peticiones cayeron en saco roto.

En 2017 se volvió a realizar una limpieza en un dique del puerto Noray. Allí nos encontramos una auténtica montaña de botellas de plástico depositadas por el mar en los tetrápodos del dique Este. Televisión Melilla hizo un video de la limpieza que se hizo viral en las redes sociales.

En 2023 y 2024 se realizó también la limpieza en el dique Norte de la playa de San Lorenzo y de nuevo se retiraron enormes cantidades de botellas de plástico, latas de bebida, restos de ropa, hilo de pesca, cajas de carnada, envases de comida rápida y todo lo que los pescadores habituales de la zona se llevan para consumir y desechar los restos entre las rocas.

Para entender bien la magnitud de este problema podemos utilizar los datos de la campaña “Limpiemos el mar 2024”:

- De las 1300 latas de bebida recogidas a nivel nacional, 1170 se sacaron en Melilla.
- De los 500 kg de basura que se recogieron a nivel nacional, 280 se obtuvieron en Melilla.

El problema de las basuras en Melilla no es sólo de los diques de su costa; toda la periferia de la ciudad actúa como un basurero potencial donde los ciudadanos aisladamente, o las pequeñas empresas, arrojan multitud de desechos con total impunidad. Un problema grave que es preciso abordar con seriedad y determinación por parte de la Administración melillense.

Soluciones o propuestas de mejora:

Cuando los medios de comunicación melillenses abordan el tema de las basuras esparcidas en tantos sitios de nuestra ciudad nos preguntan si consideramos como solución la puesta en marcha de campañas de educación, y desde Guelaya siempre contestamos que la educación es necesaria pero no funciona sino de forma a largo plazo. A corto plazo, desde hace años, venimos demandando la puesta en marcha de un plan de vigilancia, sanciones y limpiezas sistemáticas en toda la ciudad, pero todo sigue igual.



Latas recogidas en 2017 en dique del puerto Noray. Foto: Guelaya-Ecologistas en Acción Melilla.



*Recogida de 500 kg de basuras en 2015 en el dique Sur de la playa de la Hípica.
Fotos: Guelaya-Ecologistas en Acción Melilla.*

[\[GALERÍA IMÁGENES\]](#)

[\[VIDEO REPORTAJE\]](#)

PAÍS VALENCIÀ

El informe Banderas Negras otorga dos banderas, una por contaminación y otra por mala gestión, por cada provincia litoral del Estado español. La comunidad autónoma de País Valencià recibe seis banderas negras.

Alacant:

Por contaminación:

Playa Levante, Benidorm

Por mala gestión:

Zona de Cala Mosca y Cala Ferris

Valencia:

Por contaminación:

Residuos de la DANA en las Playas del Parc Natural de l'Albufera

Por mala gestión:

Ley de Protección y Ordenación de la Costa de la Comunidad Valenciana (LPOCV)

Castelló:

Por contaminación:

Puerto de Castellón, zona sur (puerto industrial)

Por mala gestión:

Playa de la Mar Xica

Alacant

Bandera negra por contaminación

Playa Levante, Benidorm



Resumen:

La falta de inversiones en infraestructuras en tiempo y forma, y en especial el aumento de la turistificación y urbanismo depredador resulta en actuaciones in extremis para que no se sigan rompiendo estaciones depuradoras. Todo ello ha provocado la justificación administrativa de vertidos fecales “controlados” directos en un parque natural y en playas cercanas. Cuestión que les ha hecho merecedores de esta Bandera. Dado además que no hubo avisos preventivos en playa ni se han presentado informes posteriores de niveles de e-coli. El daño e impacto ambiental en el parque y la incidencia en la calidad de aguas de la playa cercana han sido evidentemente muy significativos. Esta actuación sienta un precedente para que los vertidos fecales sean legales.

Antecedentes:

La gran presión antrópica, en especial turística, en esta zona es desbordante, [más de 250.000 visitantes diarios al municipio](#). Los servicios esenciales no están adecuados ni pueden soportar tal cantidad de gente, al igual que los ecosistemas, ya sean residuos sólidos, sanitarios o aguas residuales urbanas. El año pasado este municipio, referente de masificación turística, perdió la concesión de las controvertidas banderas azules en dos playas. Entre otros problemas urbanísticos, los colectores e impulsores (EBAR) que llevan estas aguas a una limitada depuradora son insuficientes y están en muy mal

estado. Desde hace décadas soportan más volumen del que pueden tratar. Se da la situación de tener un espacio superpoblado, con falta de civismo en muchas ocasiones, turismo de masas depredador y justo pegado al monstruo urbanístico está el agredido Parque Natural de Serra Gelada.

En él se sitúa una de las estaciones de Bombeo (EBAR) y un aliviadero que durante casi una semana en 2024 y durante “los días de trabajo de reparación del EBAR” en este 2025 ha vertido directamente agua fecal sin tratar. Se estima que han sido unas dos semanas de vertidos directos porque solo se vertía de noche y las obras se planteaban para una semana intensiva. En 2024 se realizaron ininterrumpidamente vertidos directos al Parque natural sin permisos previos de la Dirección General de Aguas de la Conselleria de Medioambiente. [Estas obras y vertidos que pararon tras denuncias de Ecologistas en Acción y otras entidades.](#) En cambio, [en el 2025 se otorgó permisos administrativos,](#) pero con insuficientes medidas de contención o reducción de daños.

Motivo:

La llegada masiva de restos de vertidos de agua fecal no tratada desde el aliviadero de aguas residuales situado en pleno parque natural de Serra Gelada a las playas cercanas de Levante y rincón de Loix.

Soluciones o propuestas de mejora:

No se ha consultado ni al consejo rector del parque y su PORN , así que una de las soluciones a corto plazo, dada la situación actual, es la de contar con los profesionales y establecer alternativas a vertidos directos, incluso si hay que cortar agua a parte de la población. A medio plazo volver a establecer y mejorar la protección de la costa y poner límites reales al turismo (calidad y sostenibilidad frente a cantidad) y reconvertir el sector. La actual administración autonómica con su decreto ómnibus (9/2024) que desmonta el Plan Acción de Protección Litoral (PATIVEL) y otras tantas leyes de protección de costa, permitiendo construir y facilitar la especulación a solo 200 metros de la costa. En resumen la mejora es consolidar y mejorar los servicios existentes en la actualidad y aprovechar optimizando lo ya construido. Hablamos de inversiones para evitar más atentados contra los ecosistemas; canalizaciones de agua, depuraciones y alcantarillado, iluminación y electricidad, servicios sociales (educativos, sanitarios, asistenciales), transporte público, infraestructuras y zonas verdes.

[\[GALERÍA IMÁGENES\]](#)

Alacant

Bandera negra por mala gestión

Zona de Cala Mosca y Cala Ferris



Motivo:

La actual administración autonómica acaba de aprobar la ley de simplificación 6/2024 (5 de diciembre) que altera para mal más de 500 artículos y 66 leyes entre las que encontramos la LOPUT Ley ordenación del territorio (LOPUT) o el reciente Plan de Acción Protección Litoral (PATIVEL) y otras tantas leyes de protección de costa, permitiendo construir y facilitar la especulación hasta a 100 metros de la línea de costa. Durante muchos años estas dos zonas, Cala Mosca y Cala Ferris, han querido ser conquistadas por el cemento y hormigón pero hasta la fecha la protección de una vía pecuaria, en Cala Ferri, y vegetación sensible y legislación del PATIVEL, en Cala Mosca, han impedido su total urbanización.

Antecedentes:

Algo más de la mitad de la que todavía era el último tramo de la costa virgen de Orihuela y parte de Torrevieja ya se vio afectado por el proyecto Plan Urbanístico Cala Mosca, a pesar de la entrada en vigor del PATIVEL, de los recursos de entidades vecinales, como la plat.Salvemos Cala Mosca, y de organismos públicos como Carreteras del Estado. No se evitó que en 2024 el fallo del Tribunal Superior de Justicia de la Comunitat Valenciana (TSJCV) diera definitivamente luz verde a una gran urbanización de 2.200 viviendas, que construye irónicamente la promotora “Playa Salvaje SA Gomendio”. Proyecto que ya

tuvo que ser modificado, porque el original afectaba varias zonas de planta jarilla, cabeza de gato y el caracol Tudorella Mauretanica, que la nueva reparcelación plantea salvar parcialmente a modo de lavado de imagen. Se trata por tanto de un enclave con una gran biodiversidad. No solo las especies amenazadas y protegidas ya comentadas, sino también pinos carrascos, palmitos, lagarto ibérico, etc. A ello hay que sumar la notable extensión de pradera de posidonia a pocos metros. Hablamos de una zona donde existe la proliferación de inversiones extranjeras, constructoras interesadas en expandirse, la invulnerabilidad de apartamentos y alquileres turísticos ilegales.

Además desde hace décadas la zona se caracteriza por la dispersión y falta de organización del territorio tan acuciante tanto en Torrevieja como en Orihuela Costa. Si a ello se le suma la desprotección legal de espacios, que antes eran relativamente protegidos, las agresiones y destrucción, como ya sucede en la playa de Cala Mosca, solo es cuestión de meses. Si antes existían unas leyes con grietas para colar la especulación, en la actualidad el riesgo de perder playas como Cala Mosca y en menor medida su anexa Ferris son una terrible realidad.

Resumen:

Son dos de los diversos enclaves que in extremis una norma como el Plan de Acción Protección Litoral (PATIVEL) quería proteger, pero que llegó tarde para una gran parte de Cala Mosca. La nueva ley autonómica 6/2024, plan de simplificación, deja desprotegida otra parte que hasta diciembre era una amplia zona de protección a ambos lados de la zona ya en construcción y que cuenta con espacios relevantes con poblaciones de la jarilla cabeza de gato y de Tudorella mauretanica tanto de la playa de Cala Mosca, ubicada en el municipio de Orihuela, como de su vecina playa Ferris, ya en el término de Torrevieja. La línea de urbanizaciones en la costa, destruyendo ecosistemas costeros y playas hasta ahora casi vírgenes, se vislumbra en poco tiempo de forma ininterrumpida, basta con mirar el mapa costero de estos municipios. Si bien en el caso de Ferris hay una parte aparentemente protegida (palmeras y vía pecuaria), los espacios cercanos si pueden verse alterados por el interés de constructores, eliminando los perímetros de protección de este enclave.

Soluciones o propuestas de mejora:

En resumen la mejora es establecer moratorias a nuevas construcciones y recuperar metros de costa a recuperar para los hábitats, además de consolidar y mejorar los servicios existentes en la actualidad y aprovechar optimizando lo ya construido,

establecer moratorias a la proliferación de segundas viviendas y en especial alquileres turísticos. Hablamos de inversiones para evitar más atentados contra los ecosistemas; canalizaciones de agua, depuraciones y alcantarillado, iluminación y electricidad, servicios sociales (educativos, sanitarios, asistenciales), transporte público, infraestructuras y zonas verdes.

No seguir construyendo sin adecuarse y adaptarse a lo ya construido que es mucho y en algunos casos incluso plantear la recuperación del espacio natural previo. Lo que debería ser delitos ambientales se están legalizando ya y pueden ampliarse, a pesar del movimiento vecinal, plataformas como “Salvemos Cala Mosca” y nuestras propias denuncias e informes. El ecocidio en el último espacio costero natural de Torrevieja-orihuela costa está firmado. ¿O no?



Parte noroeste de la playa de Cala Mosca, susceptible de quedarse también desprotegida con la nueva ley de simplificación.

València

Bandera negra por contaminación

Residuos de la DANA en las Playas del Parc Natural de l'Albufera



Resumen:

La DANA (Depresión Aislada en Niveles Altos) que azotó la provincia de València el 29 de octubre de 2024 provocó una acumulación masiva de residuos y vertidos de aguas sin depurar en las playas. Especialmente en el sur de València ciudad, donde se encuentran las playas del Parc Natural de l'Albufera. Además de todos los residuos que arrastraron las barrancadas a lo largo de más de 30 km hasta llegar a la costa el día de la DANA, se suman todos los residuos, lodos y aguas residuales de pueblos y polígonos industriales que siguieron llegando a la costa meses después, dado que los sistemas de saneamiento y depuradoras quedaron arrasados.

A pesar de no haber terminado las actuaciones de recuperación y limpieza y de no tener resultados sobre los residuos y sustancias que durante meses están llegando a las playas, y mucho menos a la playa sumergida, siete meses después se publican las banderas azules con la sorprendente lista que incluye prácticamente todas las playas afectadas por los residuos de la DANA.

Antecedentes:

El 29 de octubre de 2024, una DANA afectó al interior de la provincia de València,

provocando, aguas abajo, barrancadas catastróficas y arrastre masivo de residuos hacia el litoral. Las lluvias hicieron que los barrancos se desbordaran y arrasaran con todo por completo, entre ellos el barranco del Poyo, que desemboca en el lago de l'Albufera. Este lago, a su vez, desagua a través de tres golases que lo comunican con el mar, reguladas por compuertas, que tuvieron que ser abiertas por motivos de seguridad. El agua, fango y residuos sólidos, químicos y aguas residuales que arrastró la DANA también llegaron a través de otros barrancos y canales al río Túria, que desagua justo hacia las playas, entre el puerto de València (que le hace de barrera de desagüe hacia el norte) y el Parc Natural de l'Albufera y su zona marina costera, que está incluida en la Red Natura 2000, al sur, hacia donde se dirigen sus aguas.

De modo que todos los residuos que llegaron a través de este sistema de barrancos, derrames y río, acabaron en las playas del Parc Natural de l'Albufera. Las playas del sur de València en el Parc Natural de l'Albufera, tienen un elevadísimo valor ambiental. Además de ser hábitat de especies protegidas como el chorlitejo patinegro o la mantelina (raya mariposa), especie catalogada como en peligro crítico de extinción, suponen la primera línea de defensa frente al mar de la costa, la playa sumergida y las dunas, el bosque de la Devesa, la separación del lago de l'Albufera, de agua dulce, del mar.

A esto hay que sumar que son playas muy amenazadas por el retroceso que sufren, pues el puerto de València hace de barrera absoluta al transporte de sedimentos costero, y por ello recientemente el gobierno central, no la autoridad portuaria, hizo una inversión de 30 millones de euros para rellenarlas de arena extraída de las propias zona marina valenciana.

Motivo:

La cantidad de residuos y contaminantes de las playas del Parc Natural, con una retirada muy demorada y de carácter superficial, sin siquiera evaluar la magnitud ni naturaleza real de la contaminación recibida. Y la asignación de bandera azul a muchas de las playas afectadas y que todavía no se han limpiado o siquiera evaluado su riesgo por contaminantes, demuestra que este galardón está muy alejado de la realidad. Las playas del Parc Natural de l'Albufera reciben numerosos residuos, contaminantes y numerosas sustancias eutrofizantes desde el canal del río Turia, emisarios submarinos de depuradoras y de los canales que desaguan el lago de l'Albufera.

Además, desde la DANA del 29 de octubre estas playas han recibido cantidades ingentes de residuos sólidos, de enseres y productos, de residuos químicos, farmacéuticos,

desinfectantes, fitosanitarios, y de aguas residuales y lodos mezclados de depuradoras, redes de saneamiento y arrastre, todo lo que el agua y lodos arrasaron de las numerosas poblaciones y polígonos industriales destruidos. Respecto a aguas residuales, con la DANA se estima que entre 100 y 123 estaciones depuradoras de aguas residuales (EDAR) resultaron dañadas por las inundaciones, algunas quedaron completamente sepultadas bajo el lodo, lo que interrumpió su funcionamiento y provocó vertidos de ingentes cantidades de aguas residuales sin tratar a las zonas costeras.

Ante la imposibilidad de tratar adecuadamente las aguas residuales, se recurrió a puntos de vertido alternativos, como azarbes y canales. El sistema de saneamiento, las redes de agua potable, colectores, pozos y estaciones de bombeo de todas las poblaciones afectadas se destruyeron o dañaron, en municipios como Paiporta, el 76 de los 78 kilómetros de la red de alcantarillado resultaron afectados por la acumulación de lodo, lo que provocó el colapso del sistema y problemas de salubridad. A esto se suman los daños en emisarios submarinos, todavía sin siquiera confirmar.

En cuanto a residuos sólidos y químicos, las inundaciones masivas consecuencia de la DANA arrastraron todo a su paso por pueblos, infraestructuras de transporte, polígonos industriales, centros comerciales y comercios, casas, todo. Industrias altamente contaminantes, como de fitosanitarios, de resinas, pinturas, un tercio del tejido empresarial de la provincia de València se arrasó, incluyendo almacenes de materiales plásticos, de construcción y especialmente prepecumantes, los de farmacia y cosmética, pues todo ello ha acabado en el sistema hídrico y en la costa.

Las actuaciones de control y retirada de residuos en la costa son muy tardías, y sólo se abordan con urgencia cuando se acerca la temporada turística, limitándose a los residuos sólidos más voluminosos. Sin disponer de registros oficiales publicados, por comunicados de prensa y artículos se concluye que las actuaciones de limpieza y gestión de playas del sur de València han sido, por un lado, en la zona emergida (playas secas): retirada de más de 40.000 toneladas de residuos, principalmente cañas, troncos, muebles, electrodomésticos, plásticos y residuos urbanos.

Pero respecto a la zona sumergida (playa subacuática/zonas de baño) no se han realizado labores de limpieza física específica. Sí se ha iniciado un estudio de evaluación del impacto en el fondo marino por parte del CSIC, como toma de muestras de sedimentos y agua para analizar contaminantes (metales, hidrocarburos, plásticos), pero los resultados no han sido publicados.

Soluciones o propuestas de mejora:

Las propuestas de mejora y posibles soluciones se agrupan en los tres ámbitos siguientes:

Coordinación y actuación institucional:

- ✓ Coordinación de las administraciones públicas, entre sus distintos niveles territoriales y también dentro de los propios territorios, sobre todo de los organismos responsables de salud pública y medioambiental.
 - ✓ Priorización de las inversiones y actuaciones que contengan un componente de salud y protección ambiental frente a otras más de ámbito puramente económico.
- Mejora urgente de la transparencia e información por parte de las administraciones públicas.

Diagnóstico y evaluación para poder tomar decisiones acertadas:

- ✓ Urgente diagnóstico y evaluación completa de la naturaleza y magnitud de la situación de las playas del Parc Natural, especialmente de las zonas más sensibles, como son las zonas de baño de las personas, y los hábitats de las especies prioritarias como la mantelina y el chorlito.
- ✓ Es necesario muchísimo más esfuerzo para conocer los contaminantes y su posible toxicidad y transferencia a lo largo de las cadenas ecológicas, su monitoreo y control.

Actuaciones:

- ✓ Priorizar la seguridad de los bañistas, de forma que si no está garantizada por desconocimiento, tomar la vía de precaución, con medidas temporales en tanto al acceso y uso de las playas, hasta que se asegure el riesgo.
- ✓ Analizar ampliamente los residuos y contaminantes, sobre todo los de mayor toxicidad, asegurando la Seguridad de las playas, antes de permitir el acceso y baño a las personas. Deberían incluir microplásticos y contaminantes emergentes como los fármacos.
- ✓ Elaborar Mapas de Contaminantes y Residuos Sumergidos, que identifique las zonas más afectadas.
- ✓ Revisar y reforzar emisarios submarinos para minimizar riesgos de vertidos directos.
- ✓ Publicar los resultados y las actuaciones realizadas con transparencia y accesibilidad.
- ✓ Mejora de las limpiezas de la zona seca, con especial consideración de las zonas más sensibles como las de anidación del Chorlito patinegro, y las de mayor trasiego de bañistas.

- ✓ Abordar la retirada de residuos de la zona sumergida de la playa, con medidas extremadamente cautelosas para no perjudicar la biodiversidad clave, como la mantelina, o hábitats coralígenos (vinyetes).
- ✓ Diseñar intervenciones y actuaciones que sean sistemas más resilientes y adaptados a las consecuencias del cambio climático.



(Izquierda) Aspecto de las calles de pueblos de la cuenca del barranco del Poyo. (Derecha) Uno de los muchos vertidos directos al río Turia que desemboca en las playas del Parque Natural.



*Residuos plásticos y de cañas depositados sobre la playa seca procedentes de la DANA.
Playa de La Garrofera.*

[GALERÍA IMÁGENES]

València

Bandera negra por mala gestión

Ley de Protección y Ordenación de la Costa de la Comunidad Valenciana (LPOCV)



Localización:
País Valencià

[LOCALIZACIÓN](#)



Resumen:

La Ley de Protección y Ordenación de la Costa de la Comunidad Valenciana (LPOCV) es una normativa autonómica cuyo proyecto de ley ha sido aprobado por el gobierno valenciano este mes de mayo de 2025. Esta ley, que tiene como objetivo principal regular el uso y la gestión del litoral valenciano, es objeto de intensas críticas debido a su orientación hacia la privatización y desprotección del dominio público marítimo-terrestre (DPMT). La ley facilita la regularización de ocupaciones ilegales y permite el uso privado de espacios que deberían ser públicos. La ley no incorpora adecuadamente los riesgos de subida del nivel del mar, regresión de playas y eventos extremos, dejando al litoral aún más expuesto a los fenómenos ocasionados por la crisis climática.

Antecedentes:

El litoral está regulado por la Ley de Costas de 1988 (modificada en 2013). Esta ley define el dominio público marítimo-terrestre (DPMT), protege los primeros metros de costa, prohíbe construcciones y garantiza el acceso público. En 2022, el Gobierno central acordó con la Generalitat Valenciana la transferencia parcial de competencias sobre la gestión del litoral, aunque sin transferir la titularidad del DPMT, que sigue siendo estatal. Esta transferencia sentó las bases para que el Consell (Gobierno valenciano)

aprobase su propia normativa: la LPOCV. Impulsada por el gobierno autonómico liderado por el Partido Popular y Vox, “promete” una “nueva gestión del litoral” que combine protección ambiental con desarrollo económico y turístico. En aspectos legislativos, el documento se basa en la supuesta necesidad de una normativa autonómica que contemple una ordenación del territorio, pero la realidad es que ya existe, en concreto tres, solo que no les sirve para sus fines: la Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje - LOTUP (DL 1/2021), la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana - ETCV (Decreto 1/2011) y el Plan de Acción Territorial de la Infraestructura Verde del Litoral - PATIVEL (Decreto 58/2018).

Motivo:

Esta nueva ley facilita la regularización de ocupaciones ilegales y permite el uso privado de espacios que deberían ser públicos, lo que derivará en una desprotección del dominio público a favor de intereses inmobiliarios o turísticos. Relaja los criterios de protección establecidos por la legislación estatal al permitir excepciones a la conservación del litoral que abren la puerta a nuevas construcciones en zonas frágiles como dunas, marjales y humedales. Permite los hoteles en los primeros 200 m de suelo no urbanizable. La LPOCV invade competencias exclusivas del Estado, al legislar sobre el dominio público marítimo-terrestre sin tener esa potestad. Otra irregularidad de esta Ley ha sido la falta de participación pública por la escasa consulta con expertos ambientales, científicos y colectivos locales en la elaboración de la ley. Tampoco ha cumplido adecuadamente con la evaluación ambiental estratégica. Favorece la vulnerabilidad a la crisis climática al no incorporar los riesgos de subida del nivel del mar, regresión de playas y eventos extremos, dejando al litoral aún más expuesto y vulnerable.

Soluciones o propuestas de mejora:

Ecologistes en Acció de València, académicos, y parte de la sociedad civil han propuesto diversas soluciones o mejoras a la Ley de Protección y Ordenación de la Costa Valenciana (LPOCV), enfocadas en reforzar la protección del litoral, garantizar el cumplimiento de la legislación estatal y promover una gestión sostenible y participativa:

- ✓ Derogación total de la LPOCV o una reforma integral que alinee sus contenidos con la
- ✓ Constitución y la Ley de Costas estatal asegurando la protección jurídica del dominio público marítimo-terrestre (DPMT).
- ✓ Reforzar la definición del DPMT como espacio no privatizable, prohibiendo de forma explícita la legalización de construcciones ilegales o nuevas edificaciones en la franja protegida.

Incluir planes específicos de adaptación al retroceso costero, subida del nivel del mar y riesgos por temporales. Crear mapas de vulnerabilidad costera y planes de restauración ecológica.

- ✓ Reabrir procesos de participación pública y consulta con organizaciones ecologistas, científicas, pescadores y colectivos vecinales.
- ✓ Fomentar políticas de restauración de playas y humedales, frente al modelo basado en el uso turístico intensivo.
- ✓ Eliminar construcciones obsoletas o ilegales en primera línea y limitar concesiones para chiringuitos y hoteles frente al mar.



Playa de Las Arenas (playa urbana de València).



Relleno de arena realizado en las playas del sur de València con un coste de 28 millones de euros a finales de 2023.



Efectos de temporal de 2022 en la Playa de Pinedo. Las estructuras de las piscifactorías acabaron durante semanas sobre la arena.

[GALERÍA IMÁGENES]

Castelló

Bandera negra por contaminación

Puerto de Castellón, zona sur (puerto industrial)



Localización:

El Grao de Castellón, Castellón de la Plana

[LOCALIZACIÓN](#)



Resumen:

La zona sur del puerto de Castellón, tramo litoral situado en el Grao de Castellón, recibe a diario vertidos de aguas residuales y fecales, carentes de tratamiento alguno. Los vertidos proceden de las construcciones en la zona de la Marjalería y los efluentes procedentes de la depuradora de Castellón en picos de recepción.

Antecedentes:

En la zona del Grao de Castellón se encuentra el paraje natural de la Marjalería, antigua zona húmeda litoral conocida también como “Prat de Castelló”. Zona que abarcaba una extensión de más de 700 ha de gran valor ambiental. Fue desecada y colmatada, lenta y paulatinamente, para fines agrícolas y ganaderos desde antaño, creando una amplia red de acequias para evacuar el agua procedente de sus manantiales naturales de agua dulce (ullals).

Desde 1980 la Marjalería sufrió un incesante proceso urbanizador que ha dejado la zona actualmente con miles de construcciones ilegales sin servicios básicos y con graves alteraciones de su territorio: Antropización, desecación, vertidos de residuos sólidos y líquidos, carreteras, etc. Los vertidos de aguas fecales son incesantes y existe un

importante foco de desagüe en la zona sur del actual puerto industrial de Castellón, que contamina el litoral.

Motivo:

La zona húmeda de la Marjalería de Castellón nunca ha sido reconocida por las administraciones como un humedal litoral. En la actualidad hay cientos de parcelas abandonadas, zonas de cultivo, multitud de construcciones unifamiliares, infraestructuras (depuradora municipal, red de acequias y canalizaciones, etc.) desordenadas bajo la figura de un Plan especial de 2006. Plan que el ayuntamiento de Castellón nunca ha sido capaz de poner en marcha.

Las denuncias de los movimientos conservacionistas siempre han estado a la orden del día, llevando recientemente, en 2024, el grupo GECEN el tema de los vertidos recurrentes de aguas fecales ante los Juzgados. Por si fuera poco, la depuradora de Castellón se encuentra también situada en esta zona inundable y palustre, y cuando se producen grandes afluencias de aguas pluviales o lluvias intensas, sus sistemas de evacuación de emergencia (bypass) vierten aguas sin depurar a las acequias. Como consecuencia las acequias se llenan de toallitas y aguas contaminadas que llegan al puerto y al litoral a través del colector de desagüe de todas las acequias existentes.

Soluciones o propuestas de mejora:

- ✓ Delimitar la Marjalería de Castellón y recuperar el humedal y sus zonas alteradas, proteger y renaturalizar los espacios no urbanizados, fomentando su inundabilidad natural.
- ✓ Crear lagunas y recuperando su vegetación autóctona, como fuente de atracción de biodiversidad.
- ✓ Erradicar los vertidos de aguas residuales y actuar contra las construcciones ilegales
- ✓ Cerrar los pozos ilegales y zonas de bombeo existentes y nutrir al entorno natural de agua dulce.
- ✓ Mejorar los sistemas de depuración de aguas residuales, fomentando la depuración terciaria y reutilizando el agua en el sistema.
- ✓ Evitar puntos de fuga y evacuaciones a las acequias con aguas contaminadas.
- ✓ Evitar los vertidos de residuos sólidos en el entorno y eliminar sus puntos negros.
- ✓ Evitar la urbanización del entorno, su degradación y recalificar sus suelos como no urbanizables de especial protección medioambiental.



Vista aérea de la zona del puerto afectada por los vertidos.



(Izquierda) Vertidos de residuos sólidos. (Derecha) Vertidos de toallitas y otros detritus en una acequia.

[GALERÍA IMÁGENES]

Castelló

Bandera negra por mala gestión

Playa de la Mar Xica



Localización:

Municipio de Benicarló

[LOCALIZACIÓN](#)



Resumen:

Se pretende alterar, con espigones y aportes de arenas, el único tramo litoral natural con playas de gravas y arenas existente en el municipio de Benicarló. Tramo denominado la Mar Xica. El proyecto, aprobado a finales de 2023, comprende actuaciones, aún no ejecutadas, situadas entre el espigón del puerto comercial y la desembocadura del barranco de Aiguadoliva, límite con el municipio de Vinarós. La actuación se define con fines de “protección y recuperación del litoral”, aunque en realidad se pretende crear más playas artificiales para el turismo y fomentar el urbanismo residencial en la zona.

Antecedentes:

La playa de la Mar Xica forma un extenso tramo litoral virgen, de 3 km, compuesto mayoritariamente por terrenos y acantilados bajos de conglomerados y una continua playa de gravas y arenas de origen natural creadas por los depósitos de sedimentos aportados por los ríos y barrancos cercanos, fundamentalmente rambla Cervera o riu Sec y el barranco de Aiguadoliva. Las desembocaduras de estos cauces crean puntos de agua dulce indispensables para la biodiversidad. El colorido de sus aguas y su paisaje marino, libre de elementos artificiales, dan a la zona un ambiente caribeño y configuran un remanso de paz. Sus fondos marinos albergan buenas praderas de *Cymodocea nodosa* y *Caulerpa prolifera*, así como algunas zonas con *Posidonia oceánica* y existen, al norte,

con amplias zonas con guijarros que albergan buenas colonias de especies protegidas, como el dátíl de mar *Lithofaga lithofaga* y gran variedad de fauna piscícola. Su franja terrestre se encuentra especulada y con algunos desarrollos urbanísticos. Debido al cambio climático y la subida de los mares, sufre una regresión inevitable y los temporales marinos agravan esta circunstancia. Además, las cada vez más frecuentes gotas frías cortan las zonas de acceso y viales peatonales al deambular por el interior de los cauces y zonas inundables. La presión turística y urbanística condicionan las políticas públicas de actuación en el litoral con faraónicas obras de defensa litoral y regeneración artificial de playas, llegando también a este tramo litoral virgen situado al norte de la provincia de Castellón.

Motivo:

En algunas zonas de este tramo litoral, las zonas de dominio público marítimo terrestre se están viendo afectadas por erosión debido a temporales marinos, gotas frías y el cambio climático. En 2020 se presentó a exposición pública el “Proyecto de Medidas para la protección y recuperación del tramo costero comprendido entre el puerto de Benicarló y Vinarós (Castellón)”. El grupo local de Ecologistas en Acción de Vinaròs presentó alegaciones a este proyecto, pero no fueron tenidas en cuenta. En 2023, se publica una resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto con correcciones donde se reduce el número de espigones de tres a dos (de 155 m y 65 m de longitud). También se aconseja el uso de arenas de canteras, situadas a más de 100 km y con aportes de más de 66.000 m³, “para la regeneración de una playa natural donde siempre han existido gravas y para el fomento de la nidificación de la tortuga boba”, creación de una senda litoral, etc.

Para colmo, este tramo litoral ha sido poco estudiado y se ha hecho muy poco trabajo de campo. Así lo atestiguan los pobres datos de biodiversidad catalogada en la zona, tanto marina como terrestre. El proyecto no garantiza la salvaguarda y conservación de la desembocadura de la rambla Cervera y su humedal, lugar de descanso de las aves migratorias y de alimento y cría de multitud de especies, como la gaviota de audouin *Larus audouinii* o el chorlito chico *Charadrius dubius*.

Asistimos a un nuevo proyecto de alteración de la costa para el mantenimiento y aumento de los recursos turísticos y económicos en la zona, que traerá más urbanismo litoral y más presión humana a nuestras playas. Además, se obvian los modelos de cambio climático, se potencian las emisiones y se adopta una actitud pasiva en la planificación de sus impactos.

Soluciones o propuestas de mejora:

Se debe realizar un deslinde actualizado de las zonas de dominio público y adaptarlas a la realidad y previsiones de la subida progresiva de nivel del mar debido al cambio climático. Se debe ordenar el urbanismo en la zona, evitando construcciones situadas en zonas sensibles de derrumbes por erosión marina y en zonas afectadas por los nuevos deslindes. Hay que crear amplias fajas de suelos de protección litoral, con un mínimo de 300 m de ancho, donde se impidan nuevos desarrollos urbanísticos en primera línea de costa. Fomentar el aporte natural de gravas por parte de los ríos cercanos y su dispersión natural, impidiendo la presencia de obstáculos, como espigones, ya que rompen la dinámica natural de las corrientes marinas.

Restaurar, renaturalizar y proteger, tanto la desembocadura de la rambla Cervera o Riu Sec, como la desembocadura del barranco de Aiguadoliva, ambos presentes en la zona, evitando vertidos de aguas residuales e industriales, presión humana y turística, canalizaciones, etc. Evitar la fuga de aguas residuales procedentes del emisario submarino que atraviesa la zona de la Mar Xica, en su parte norte, y que altera las aguas de baño en este tramo litoral. Creación, además, de otras propuestas para la mejora ambiental de la parte terrestre de la playa, como cordones dunares con vegetación autóctona, para el fomento de la cría del chorlito patinegro *Charadrius alexandrinus*, pues el proyecto sólo basa la mejora ambiental de la playa en la creación de zonas arenosas para atraer la nidificación de la tortuga boba.



REGIÓN DE MURCIA

El informe Banderas Negras otorga dos banderas, una por contaminación y otra por mala gestión, por cada provincia litoral del Estado español. La comunidad autónoma de Murcia recibe dos banderas negras.

Región de Murcia

Por contaminación:

Bahía de Portmán y Sierra Minera

Por mala gestión:

Mar Menor y cuenca vertiente

Región de Murcia

Bandera negra por contaminación

Bahía de Portmán y Sierra Minera



Localización:
La Unión y Cartagena



Resumen:

La Bahía de Portmán y Sierra Minera llevan años esperando una solución a su grave problema de contaminación. Los colectivos vecinales, ambientales y sociales, han trabajado conjuntamente durante más de tres décadas, exigiendo a las administraciones competentes la adopción de soluciones para este enclave, uno de los mayores desastres de contaminación mineroindustrial de España. A pesar de la gravedad del impacto ambiental, pero también sobre la salud humana, el sellado de residuos tóxicos, y la descontaminación de determinadas zonas, sigue sin ejecutarse, más allá de algunas actuaciones puntuales, las cuales ni siquiera se han ejecutado correctamente en varios casos.

Antecedentes:

Esta Bandera Negra por Contaminación lleva otorgándose desde el primer Informe Banderas Negras. Más de 30 años tras el cese de la actividad, el injusto y doloroso drama social y ambiental que se creó, todavía no tiene una respuesta satisfactoria. Aunque la minería en esta zona data de muy antiguo, la degradación y contaminación actuales son consecuencia de la minería metálica, industrial y a cielo abierto, practicada en la segunda mitad del siglo XX. El paisaje quedó devastado y lleno de depósitos de residuos tóxicos, que por efecto de las lluvias y el viento se han dispersado por toda la zona, contaminando

de metales pesados y afectando no sólo al medio ambiente, sino a la población local. Sin la connivencia y permisividad institucional, la empresa Peñarroya de capital extranjero, no habría podido beneficiarse económicamente de una minería muy impactante, tanto paisajísticamente como por el enorme problema de los millones de toneladas de residuos tóxicos que se vertieron al medio. La Bahía de Portmán, que fue “portus magnus” en época romana, quedó colmatada tras cuatro décadas de vertido directo al mar de los residuos tóxicos mineros, contaminando además un área de más de ocho kilómetros cuadrados de fondos marinos.

Motivo:

La Bahía de Portmán y la Sierra Minera sufren la contaminación mineroindustrial desde hace tres décadas. La minería metálica industrial a cielo abierto, desarrollada por Peñarroya entre los 50s y los 90s, vertió más de 60 millones de toneladas de residuos altamente tóxicos en balsas, pero sobre todo directamente al Mediterráneo, colmatando la Bahía de Portmán y tapizando kilómetros de fondo marino. Tras el cierre en 1990, ni Peñarroya, ni la actual propietaria Portmán Golf, han asumido los costes de gestión de residuos, ni de restauración posterior, gracias a la permisividad institucional antes, durante y después de la actividad minera.

En Portmán, años de negociaciones llevaron a aprobar en 2011 un [proyecto de regeneración parcial](#) y recuperación del antiguo puerto pesquero, renunciando al sellado. Con amplio consenso de las tres administraciones y las organizaciones sociales, vecinales y ambientales, que además pedían coordinarlo con la descontaminación y restauración de las ramblas que vierten a la bahía.

El proyecto se paralizó en 2012, y en 2013 se propuso [una fraudulenta e irrealizable regeneración total](#), descartada por las organizaciones. Se consiguió retomar el proyecto de consenso en 2017, con [presupuesto claramente insuficiente](#), y [se paralizó en 2019](#), por problemas técnicos y jurídicos. Y así permanece hasta junio de 2025.

Ni se ha conseguido reiniciar los trabajos, ni reelaborar el proyecto de regeneración parcial basado en el consenso de 2011. En 2023 se plantearon [alternativas decepcionantes](#), y claramente dirigidas a justificar el sellado, rompiendo los acuerdos de la Comisión de Seguimiento, generando de nuevo [el rechazo frontal de las organizaciones](#). El Ministerio parece empeñado en el sellado a toda costa, escudándose en informes parciales que obvian soluciones técnicas viables. Y otra amenaza latente es el Marcopuerto de El Gorguel, [inviabile por su enorme impacto](#).

Respecto a la Sierra Minera, el Gobierno Regional sigue sin cumplir el Plan de Recuperación Ambiental de Suelos Afectados por la Minería (PRASAM), aprobado en 2017. Y parte de lo poco ejecutado ha sido desastroso, como la Balsa Jenny que afecta al Llano del Beal, [generando sentencias judiciales](#). El MITERD propuso y desarrolla trabajos de sellado y descontaminación en la vertiente al Mar Menor, dentro del Marco de Actuaciones Prioritarias para Recuperar el Mar Menor (MAPMM), con la colaboración de un Gobierno Regional que sigue sin ejercer sus competencias, quedando la mayor parte por hacer. La desesperación actual de la población local y los colectivos es evidente, y totalmente justificada.

Soluciones o propuestas de mejora:

Desde que terminó la actividad extractiva en la Sierra Minera, han pasado más de 30 años, en los que los colectivos sociales y ambientales han ido exigiendo y planteando soluciones eficaces, para detener la dispersión de los residuos tóxicos, y al mismo tiempo para descontaminar y restaurar la zona, evitando los daños ambientales y sobre la salud de las personas, y generando nuevas oportunidades de futuro para la población.

La opción más viable, en la mayoría de los casos, pasa por la inertización y sellado de las balsas que contienen residuos mineros tóxicos. Pero también hay que abordar la descontaminación y restauración de los suelos afectados por la dispersión de dicha contaminación, especialmente de las ramblas.

En algunos casos, se puede retirar completamente las balsas, como las presentes en Portmán. Lo más urgente en la Sierra Minera es la protección de la salud de la población local, evitando el riesgo de contaminación por metales pesados. Este objetivo se está abordando parcialmente, con las actuaciones de sellado y [restauración del Ministerio en la vertiente al Mar Menor](#).

Peñarroya, como beneficiaria de la explotación y responsable directa de la situación, y Portmán Golf, como actual propietaria, deberían asumir al menos una parte importante de los costes de la recuperación. Aunque la permisividad institucional ha evitado alcanzar dicho objetivo, de momento. Es urgente que el Gobierno Regional, con las competencias en la mayor parte del territorio, ejecute de una vez las actuaciones contempladas en el PRASAM, y que las coordine con los trabajos que el MITERD está ejecutando en la vertiente al Mar Menor. Para terminar, la solución para Portmán pasa por la regeneración parcial, en los términos consensuados en 2011, apoyados por las organizaciones vecinales, sociales y ecologistas. Los residuos eliminados deben retirarse

a una corta, y se debería simultanear la regeneración, con la descontaminación y restauración de las ramblas anexas, así como la recuperación del puerto. Y todo ello con las mayores garantías para evitar el impacto ambiental y sobre la salud.



Acción reivindicativa con el velero Diosa Maat frente a la playa del Lastre.



Vista de la bahía de Portmán desde el Faro.

[**\[GALERÍA IMÁGENES\]**](#)

[**\[VIDEO REPORTAJE\]**](#)

Región de Murcia

Bandera negra por mala gestión

Mar Menor y cuenca vertiente



Localización:

Mar Menor, Región de Murcia

[LOCALIZACIÓN](#)



Resumen:

El Mar Menor es un ecosistema singular, con numerosas figuras de protección nacionales e internacionales, que atraviesa una crisis ecológica sin precedentes. Recibe impactos de diferentes sectores, aunque su principal amenaza es la actual crisis eutrófica, provocada por la excesiva entrada de nutrientes de origen agrícola y ganadero, principalmente. Situación resultante de la falta de control y adecuada gestión del territorio, por parte de las administraciones públicas, especialmente de la Comunidad Autónoma. En 2025, casi 10 años tras la primera sopa verde, se sigue sin afrontar los problemas suficientemente, con soluciones eficaces y en origen, aunque haya algunos avances.

Antecedentes:

Esta Bandera Negra se viene otorgando año tras año, por la falta de soluciones eficaces y en origen, a pesar de que el Mar Menor es uno de los ecosistemas más singulares de la Región de Murcia, con numerosas figuras de protección, y una relevante importancia cultural y económica. Desde que en 2016 la crisis eutrófica del Mar Menor se hiciera patente, la presión social ha ido en aumento, especialmente en los momentos en que se producían situaciones excepcionales, como la “sopa verde” o las muertes masivas de animales.

Con el avance de la degradación, la iniciativa ciudadana ha ido creciendo y explorando diferentes vías: movilizaciones, denuncias judiciales, quejas en el Parlamento Europeo, etc. Atrayendo las miradas e interés de colectivos e instituciones internacionales, y llegando a conseguir un hito histórico: convertir el Mar Menor en el primer ecosistema europeo que cuenta con Personalidad Jurídica, gracias a la iniciativa popular.

Aunque la presión sobre las administraciones públicas y los sectores económicos ha ido creciendo, también ha habido movimientos reaccionarios, y todavía no se ha conseguido que se adopten suficientes soluciones eficaces y en origen.

Motivo:

La actual [crisis ambiental, social y económica](#) del Mar Menor, se debe a la deficiente gestión territorial y sectorial, frente al rápido y caótico crecimiento plagado de abusos e irregularidades. Y todo mientras se ignoraban las advertencias de la ciencia y la sociedad. Tras décadas de desarrollos urbanísticos y turísticos, y la sustitución del secano tradicional por el regadío intensivo, en 2016 ocurrió la primera “[Sopa Verde](#)” y la muerte del 85% de las [praderas submarinas](#). En 2019 una DANA sobre un [ecosistema en crisis](#) desencadenó el primer “Ecocidio”, provocando una [manifestación histórica en Cartagena](#).

En 2021 la segunda [gran mortandad de peces](#), llevó a una [manifestación masiva en Murcia](#), y dió un impulso final a la Iniciativa Legislativa Popular (ILP) para dotar de Personalidad Jurídica al Mar Menor, que se convirtió en la [Ley 19/2022, de 30 de septiembre, para el reconocimiento de personalidad jurídica](#) a la laguna del Mar Menor y su cuenca, cuyo reglamento se ha aprobado en [febrero de 2025](#), y posteriormente en mayo se han constituido sus [tres órganos de participación](#).

Desde el Gobierno Regional, con la mayoría de competencias, se han dedicado más esfuerzos a proteger al sector agropecuario industrial, y a falsas soluciones o parches vistosos, que a [proteger el Mar Menor](#). Ni siquiera cumple con su propia Ley 3/2020 de recuperación y protección del Mar Menor, y aún [pretende revisarla a la baja](#), pese a la oposición de la ciudadanía. La respuesta del Gobierno Central, aunque tardía e insuficiente, ha sido más decidida. Además de un mayor control sobre las actividades agrícola y ganadera, eliminando irregularidades, se está ejecutando el [Marco de Actuaciones Prioritarias para Recuperar el Mar Menor](#) (MAPMM), con un abultado presupuesto y medidas bien encaminadas, apoyadas en la evidencia científica. El Comité

de Peticiones del Parlamento Europeo reconoció el problema e instó a [aplicar soluciones en el origen](#). La denuncia de la Comisión Europea por incumplir la Directiva Nitratos, llevó a una [condena por el Tribunal Europeo](#).

Tras las consecuencias en el [mercado europeo](#), el sector agroindustrial creó la [Fundación Ingenio](#), dedicada a [campanas de desinformación](#) con las que tratan de eludir su responsabilidad. Los movimientos sociales elaboraron un “[Decálogo por el Mar Menor](#)”, con 10 líneas prioritarias de actuación, que presentaron a los partidos que concurrían a las elecciones, tanto [autonómicas como nacionales](#). En conclusión, los avances son todavía muy insuficientes, a pesar de la situación crítica.

Soluciones o propuestas de mejora:

La actual crisis ambiental, social y económica del Mar Menor, tiene origen multifactorial, aunque la mayor urgencia se encuentra en detener el avance del proceso de eutrofización. Para ello hay que limitar al máximo la entrada de nutrientes (nitrógeno y fósforo), cuyo principal origen es agrícola y ganadero.

Se propone reducir la superficie de regadío industrial y la cabaña ganadera intensiva, empezando por aquellos ilegales, e incentivando un cambio de modelo.

Reducir el uso de fertilizantes, y establecer medidas obligatorias de retención de sedimentos y nutrientes a nivel de parcela, como setos y franjas de vegetación natural.

También ejercer un mayor control ganadero, y corregir la nefasta gestión de residuos orgánicos.

Y además, tomar medidas en toda la cuenca hidrográfica, que se complementen y aumenten su eficacia, como la corrección hidrológico forestal de la cabecera, recuperar y renaturalizar la red de drenaje natural (ramblas), recuperar y ampliar zonas de humedal, y establecer filtros verdes en tramos medios y finales, para reducir las escorrentías y los aportes. Una franja perimetral de vegetación formaría una última barrera, recuperando al mismo tiempo parte de la biodiversidad y paisaje perdidos.

Todo esto sin olvidar actuar paralelamente sobre los impactos urbanísticos y turísticos, la pesca, y la contaminación de origen minero.



Primer ecocidio en el Mar Menor en 2019.



Cultivos intensivos junto al Mar Menor y Rambla del Albujón.

[\[GALERÍA IMÁGENES\]](#)

[\[VIDEO REPORTAJE\]](#)

**INFORME
BANDERAS NEGRAS
2025**



www.ecologistasenaccion.org