

DESTRUCCIÓN A TODA COSTA 2011

UN ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN DE LOS PUERTOS DEL ESTADO

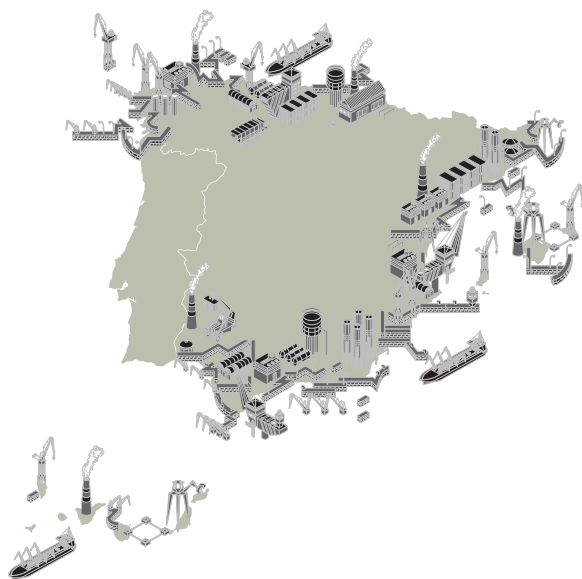


GREENPEACE

DESTRUCCIÓN A TODA COSTA 2011

UN ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN DE LOS PUERTOS DEL ESTADO

Julio 2011



Textos: Pilar Marcos

Documentación: Elvira Jiménez

Edición: Conrado García del Vado

Diseño de simulaciones: Quique Ciria

Diseño y maquetación: Espacio de ideas

Agradecemos a los grupos locales de voluntarios de Greenpeace su trabajo de seguimiento del estado de conservación del litoral. También agradecemos muy especialmente a Pedro García (ANSE), María José Caballero, Sara Pizzinato, Anna Rosa Martínez y Sara del Río sus sugerencias a este informe.

Una versión electrónica de este informe está disponible en www.greenpeace.es

Impreso en papel 100% reciclado postconsumo y totalmente libre de cloro.

Julio 2011

A TIEMPO DE LLEGAR A BUEN PUERTO...

En esta undécima edición del informe *Destrucción a toda costa*, Greenpeace pone la lupa encima en un pionero análisis de los proyectos portuarios. ¿Por qué este enfoque? Porque tras años de estudio de los más de 8.000 kilómetros de costa Greenpeace ha detectado que, de las 28 autoridades portuarias existentes en España, 20 están acometiendo obras de ampliación o tienen planes para ello. Este aumento desmedido de proyectos portuarios no se corresponde ni con la caída en la demanda de servicios portuarios ni mucho menos con las lecciones que deberíamos haber aprendido tras la explosión de la burbuja inmobiliaria.

El informe demuestra que la destrucción ambiental está también en manos de las autoridades portuarias. Al lanzarse a construir puertos sin ton ni son, éstas se convierten en responsables del consumo de ingentes cantidades de recursos naturales insustituibles en nuestras costas.

En España sabemos ya mucho de construir a lo loco y de sus consecuencias, y en Greenpeace esperamos que se hubiera aprendido la lección: los beneficios de la construcción solo se ven a corto plazo, mientras las consecuencias se pagan durante años.

En los últimos años, el *boom* inmobiliario ha provocado de forma paralela una demanda excesiva de servicios e infraestructuras –incluidas portuarias– que den servicio al inmenso desarrollo urbanístico. Estas infraestructuras han sido desarrolladas bajo la sombra del ladrillo para dar servicio al desarrollo de la construcción y la demanda energética que suponía el crecimiento urbanístico. De hecho, la propia burbuja inmobiliaria ha enmascarado el desarrollo desmedido de infraestructuras portuarias. En pleno desarrollo del ladrillo se ha dado un silencioso proceso depredador de la mano del Ministerio de Fomento –del que dependen los puertos del Estado– que ha contribuido a la destrucción de la costa.

El crecimiento portuario ha sido de tal calibre y tan mal planificado que muchos puertos recurren a privatizar, vender o regalar parte de sus terrenos –gracias a la Ley de Puertos, que les exime de cumplir lo determinado por la Ley de Costas– para salvar sus cuentas a final de año.

La crisis en la que nos encontramos hace aún más necesario este informe sobre los puertos del Estado, porque analiza, con la mejor información de la que se dispone, si estamos progresando o retrocediendo en sentar las bases hacia un verdadero desarrollo sostenible. Las repuestas no son muy halagüeñas.

La superficie que ocupan no es nada desdeñable ni en kilómetros de costa ocupados ni en hectáreas de rellenos y hormigón ganados al mar. Greenpeace examina en este informe especialmente la ocupación de la primera línea de costa de estos puertos, como los veinte kilómetros que ocupa el puerto de **Vigo** o los doce del de **Barcelona**, como comparación, el “monstruo” Marina D’Or, en Castellón ocupa “solo” 2,3 kilómetros de costa. Además del impacto ambiental, este informe tiene en cuenta el efecto directo e ocasionado por la contaminación portuaria de las aguas y otros muchos factores ambientales. A pesar de ello, el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) va a incrementar en un 75% la capacidad de los puertos de ahora a 2020.

Es necesario un cambio del actual modelo actual por el que apuesta el organismo público Puertos del Estado. Seguimos invirtiendo dinero público en inútiles y nocivas infraestructuras que son pan para hoy y hambre para mañana. Pero las respectivas presidencias de las autoridades portuarias están abandonando las nuevas obras como “única salida” a la crisis económica y al desempleo. El trueque del ladrillo por el hormigón que denunciaba Greenpeace en las últimas dos ediciones del informe *Destrucción a toda costa* es un hecho.

Pero aún están pendientes las ampliaciones de varios nuevos puertos, como el de Pasaia o El Gorguel en Cartagena, que tendrían un grave impacto ambiental a pesar de carecer de sentido comercial ni de futuro. Estamos a tiempo para frenar esta nueva burbuja del hormigón y para apostar por una economía verde basada en más pesca y turismo sostenibles, y menos obras faraónicas. Estamos a tiempo de llegar a buen puerto.

Miren Gutiérrez
Directora ejecutiva de Greenpeace España



04	INTRODUCCIÓN
	PUERTOS DEL ESTADO
20	Puertos del estado en Andalucía
37	Puertos del estado en Asturias
43	Puertos del estado en Cantabria
46	Puertos del estado en Cataluña / Catalunya
52	Puertos del estado en Ceuta y Melilla



Puertos del estado en Comunidad Valenciana / Comunitat Valenciana	58
Puertos del estado en Euskadi	68
Puertos del estado en Galicia / Galiza	74
Puertos del estado en Islas Baleares / Illes Balears	91
Puertos del estado en Islas Canarias	96
Puertos del estado en Región de Murcia	100
REFERENCIAS	103





Introducción: hormigón a toda costa

En los diez últimos años Greenpeace ha realizado una radiografía de los más de 8.000 kilómetros de la costa española y ha denunciado los proyectos de urbanizaciones e infraestructuras que destruían el litoral, así como los numerosos casos de contaminación costera.

Durante estos años a la sombra del *boom* inmobiliario se ha producido el crecimiento desmedido del número de infraestructuras portuarias para dar servicio al insaciable desarrollo de la construcción y a la creciente demanda energética. Sin embargo, Greenpeace ha constatado cómo el fin de la burbuja inmobiliaria no ha supuesto el final de esta otra "burbuja infraestructural" y, a pesar de la crisis económica, su crecimiento ha continuado a un ritmo que no se corresponde ni con la realidad económica actual ni con las previsiones de futuro; así, de las 28 autoridades portuarias existentes en España, 20 están acometiendo obras de ampliación o tienen planes para ello.

El Ministerio de Fomento, en coordinación con la mayoría de autoridades portuarias del país, ha actuado como un silencioso ente depredador de recursos naturales y económicos, y bajo la promesa de que los desarrollos portuarios suponen una inversión de futuro para las regiones afectadas ha permitido y permite la desnaturalización del litoral para el desarrollo de un gran número de infraestructuras que en su mayoría nunca producirán los réditos económicos y sociales prometidos, pero que habrán ocasionado un elevado coste medioambiental.

Basta una reflexión. Si las infraestructuras crean tanto empleo, cómo es que España tiene unos índices de paro tan elevados cuando es el país europeo líder en la construcción de nuevas infraestructuras.

En este informe Greenpeace ha documentado el grado de ocupación de la primera línea de costa por estos puertos, como por ejemplo los 20 kilómetros que ocupa el de **Vigo** o los 12 del de **Barcelona**. Para entender esta cifra hay que señalar que el monstruo urbanístico Marina D'Or en Castellón ocupa 2,3 kilómetros de costa. Además del impacto ambiental directo que ocasionan estas infraestructuras y sus obras asociadas (como los accesos) hay que tener en cuenta la contaminación que provocan, por ejemplo, sobre las aguas.

El litoral es el entorno natural que más beneficios económicos genera en España y la destrucción de la costa revierte directamente sobre nuestra capacidad de desarrollo económico a largo plazo, mientras que las ingentes inversiones que se están haciendo en la construcción y ampliación de "puertos fantasma" supone una visión de desarrollo cortoplacista que solo reporta grandes beneficios a unos pocos. Según los datos públicos, Puertos del Estado ha ganado ya más de 225.726 hectáreas a la costa y al mar (una superficie superior a la de Madrid y Barcelona juntas), y ocupa una línea de costa de más de 200 kilómetros con sus dársenas y muelles,



la misma distancia que hay entre Valencia y Mallorca¹. Aunque estas cifras son mayores porque los datos disponibles no recogen las últimas obras realizadas.

La situación pide a gritos un cambio del actual modelo de desarrollo portuario que no se está produciendo. Las autoridades portuarias deben comportarse con responsabilidad y dejar de defender la idea de que las nuevas obras son una salida a la crisis económica y al empleo, y aquí el Ministerio de Fomento tiene mucho que decir, para evitar que después de la crisis del ladrillo se produzca una crisis del hormigón y que por ella tengan que pagar, como siempre, los ciudadanos y el medio ambiente.

Puertas giratorias en los Puertos del Estado

El Sistema Portuario de titularidad estatal está integrado por 46 Puertos de Interés General gestionados por 28 autoridades portuarias, cuya coordinación y control de eficiencia corresponde al organismo público Puertos del Estado, dependiente del Ministerio de Fomento y que tiene atribuida la ejecución de la política portuaria del Gobierno.

En los consejos de administración de cada autoridad portuaria se sientan, además de los representantes de las administraciones central y autonómica, vocales de los ayuntamientos, los sindicatos y la patronal. Hay que destacar que el nombramiento del director de la autoridad portuaria es político y lo realiza el Gobierno de la comunidad autónoma en la que se encuentra, y con los cambios en las últimas elecciones muchos de estos dirigentes también cambiarán. Estas cabezas visibles suelen venir del ámbito político y no portuario y carecen del conocimiento de la realidad marítima: ni son expertos en logística ni en tráfico marítimo ni en navieras y habitualmente regresan al ámbito político una vez que abandonan la Autoridad Portuaria.

De esta falta de independencia política se pueden destacar algunos ejemplos como el de Corina Porro (PP), alcaldesa de **Vigo** entre 2003 y 2007, que después fue presidenta de la Autoridad Portuaria para pasar de nuevo a cabeza de lista del Partido Popular por Vigo en las elecciones municipales de 2011. O Miguel Buen, diputado por el Partido Socialista Obrero Español en el Parlamento vasco entre 2004 y 2007, y presidente de la Autoridad Portuaria de **Pasaia** desde 2009 a 2011, cuando dejó la presidencia para presentarse en las elecciones municipales como cabeza de lista a Diputado General por Gipuzkoa mientras un pacto entre PSOE y PNV insta a la ampliación del puerto exterior de Pasaia.

>



Principales impactos ambientales sobre el litoral de los puertos que denuncia Greenpeace

- Destrucción física directa del medio marino y costero con la instalación de las infraestructuras de hormigón.
- Destrucción del paisaje.
- Aumento de la contaminación acústica.
- Disminución de la calidad del aire.
- Modificación de la dinámica litoral y las corrientes marinas.
- Destrucción del patrimonio geológico.
- Impactos sobre el lecho marino circundante para extraer mediante dragado material de relleno.
- Impactos directos e indirectos sobre fauna y flora.
- Destrucción de caladeros de pesca y marisqueo.
- Fuente de amenazas continuas a Espacios Naturales Protegidos.
- Modificación en el transporte de sedimentos, alterando irreversiblemente playas, dunas y acantilados.
- Contaminación ambiental y vertidos constantes.
- Aumento de la probabilidad de accidentes y vertidos puntuales.
- Eliminación de la capacidad natural del frente litoral de amortiguar y adaptarse a los efectos de la subida del nivel del mar en la costa.
- Eliminación de la capacidad natural de la costa de absorber la energía de los temporales, con el consiguiente gasto para rehacer las infraestructuras portuarias dañadas por los temporales.



Valoración económica y ambiental del actual modelo portuario

Greenpeace ha analizado la situación actual de las 28 autoridades portuarias. Una por una ha ido repasando los proyectos más dañinos al medio ambiente que han sido ejecutados en esta década y las obras de ampliación o remodelación que proyectan o está ejecutando cada puerto de titularidad estatal. Cabe destacar que de todas las autoridades portuarias solo dos, Motril y Las Palmas de Gran Canaria no están acometiendo obras o no planean próximamente ampliaciones de envergadura de sus infraestructuras.

Así, de los 26 puertos restantes que se han analizados, 20 están ejecutando o proyectan alguna obra de ampliación (ver tabla 1). Este dato resume la presión sobre el litoral que ejerce el Ministerio de Fomento y además, destaca el inmenso desarrollo de obra pública. Los datos analizados en el presente informe no concuerdan ni con las declaraciones públicas sobre infraestructuras del Ministerio de Fomento² ni con el contexto actual de tráfico de mercancías por mar, donde el mercado tímidamente se empieza a recuperar de la de la crisis³. En la siguiente tabla, se muestra un resumen de los datos analizados en el informe donde se indica el presupuesto de cada una de las obras. Tan solo en 2010, el sistema portuario ha invertido 911 millones de euros, una inversión aprobada cuando en 2009 el transporte marítimo internacional se había reducido un 4,5%⁴, y se situaba en un nivel inferior al de 2007.



TABLA 1 Proyectos de ampliación o mejoras de las Autoridades Portuarias analizadas por Greenpeace. Fuente: elaboración propia.

Autoridad portuaria	Infraestructura	Proyecto	Estado*	Presupuesto (en millones de €)	Superficie ganada al mar (m ²)	Material dragado al mar (m ³)
A Coruña	Punta Langosteira	Puerto Exterior	En desarrollo	1.000	-	-
Alicante	Dique Sur	Ampliación	Ejecutado	65	-	-
Almería		Nuevo Puerto Deportivo	En proyecto	42	16.842	-
	Puerto de Carboneras	Ampliación	En proyecto	25	-	-
Avilés	Margen Derecha de la Ria	Ampliación	En desarrollo	90	378.081	-
Bahía de Algeciras	Puerto de Tarifa	Ampliación	En proyecto ¹	150	610.000	-
	Isla Verde	Ampliación	Ejecutado	510	1.200.000	-
Bahía de Cádiz	ZAL	Las Aletas	En proyecto	133	-	-
Balears	Puerto de Palma	Remodelación y Ampliación	En desarrollo	1.000	400.000	-
	Puerto de Ibiza	Ampliación	En desarrollo	116	75.000	480.000
Barcelona		Ampliación	En desarrollo	1.630 (de todo el Plan Director)	612.000	-
Bilbao		Ampliación	Ejecutado	680	2.850.000	10.000.000
Cartagena	Muelle de Escombreras	Ampliación	En desarrollo	158	500.000	-
	El Gorguel	Nuevo Puerto Industrial	En proyecto	1500	1.900.000	-
Castellón	Dársena Sur	Ampliación	En desarrollo	165	900.000	-
Ceuta	3ª fase de ampliación	Ampliación	En proyecto ¹	105	259.300	-
	2ª fase de Ampliación	Ampliación	En desarrollo	120	300.000	-
Ferrol-San Cibrao		Puerto Exterior	Ejecutado	213	900.000	-
Gijón		Ampliación	Ejecutado	716	1.400.000	24.000.000
Gran Canaria (Las Palmas)**						
Huelva	Terminal de Hidrocarburos	Ampliación	En proyecto	20	68.000	-
Málaga		Integración puerto-ciudad	En desarrollo	321	-	-
Marín y Ría de Pontevedra	Os Placeres	Relleno	Ejecutado	24	328.000	-
Melilla		Ampliación	En proyecto	300	510.000	15.000.000
Motril**						
Pasaia	Puerto Exterior	Nuevo Puerto Industrial	En proyecto	765	100.000	25.000.000
Santa Cruz de Tenerife	Granadilla	Nuevo Puerto Industrial	En desarrollo	380	1.500.000	21.000.000
Santander	Muelle de Raos	Ampliación	En proyecto	29	-	1.100.000
Sevilla		Dragado	En proyecto	150	-	9.600.000
Tarragona	Muelle Andalucía	Ampliación	Ejecutado	60	180.000	-
	Muelle Química	Ampliación	En proyecto	76,5	180.000	1.000.000
Valencia	Sector Norte	Ampliación	En desarrollo	530	1.530.000	-
	Puerto de Sagunto	Ampliación	En proyecto	400	3.000.000	-
Vigo	Bouzas	Relleno	En proyecto	-	71.500	-
	Pescanova	Polígono Industrial	Ejecutado	-	7.000	-
	Muelle Areal	Ampliación	En desarrollo	45	90.000	-
Vilagarcía de Arousa	Muelle de Ferrazo	Ampliación	Ejecutado	30	82.000	1.336.000

* Ejecutado: proyectos que han finalizado. En proyecto: proyectos que están en los planes portuarios sin comenzar las obras. En desarrollo: proyectos cuyas obras ya han comenzado. En proyecto¹: declaración de Impacto Ambiental no favorable.

- Dato no analizado por Greenpeace.

** De todas las autoridades portuarias solo dos, Motril y Las Palmas de Gran Canaria no están acometiendo obras o no planean próximamente ampliaciones de envergadura de sus infraestructuras.



El despilfarro económico

El impacto ambiental ha ido acompasado de un gasto excesivo de dinero público, de tal forma que desde 2005 a 2010 los ingresos no superaban las inversiones en obras, ampliaciones y mantenimiento de los 28 puertos con titularidad estatal⁵. Todas las grandes ciudades costeras quieren tener grandes puertos y a veces el concepto de fracaso político de las autoridades locales viene asociado a la negativa a la ampliación de un puerto. Esto ha facilitado el espectacular crecimiento en superficie de los puertos estatales.

No existe un mapa portuario lo suficientemente bueno que documente las pérdidas de las 28 entidades existentes, de hecho el Estado ha tenido que intervenir –aunque tarde– en puertos que ni siquiera alcanzan un 2,5% de rentabilidad⁶. El puerto de **Gijón-El Musel** ha sido intervenido debido a la ampliación del puerto exterior que costó 700 millones de euros, con más de 200 millones de sobrecoste, algo similar a lo ocurrido con el puerto exterior de **A Coruña**.

El régimen económico de los puertos del Estado permite que cada puerto pueda ejercer de manera independiente sus actividades, aunque eso signifique no tener en cuenta la competencia existente con otros puertos vecinos. Este régimen ha favorecido una atomización del sistema portuario que resulta poco o nada eficiente, y actualmente existe una especie de competición donde cada autoridad portuaria pugna por convertirse en el mayor puerto de contenedores, de cruceros, de graneles, o de combustibles, sin que haya una planificación estratégica nacional, ni tan siquiera regional. Un puerto puede crecer de forma ilimitada sin importar la existencia de un puerto vecino, al contrario de lo que pasa con otros negocios infinitamente menores como, por poner un sólo caso, las farmacias, para las que las ordenanzas municipales indican que para facilitar su viabilidad económica deben estar dispuestas a una distancia razonable las unas de las otras.

El origen del problema está en 1992, cuando la Ley 27/1992 instauró este tipo de régimen económico que permite la autonomía de gestión y autosuficiencia económico-financiera de los puertos de interés general. Luego siguió la Ley 62/1997, que incorporó la participación de las comunidades y ciudades autónomas a la gestión de las autoridades portuarias, y después llegó la Ley 48/2003, que potenciaba la liberalización de los servicios portuarios y favorecía la inversión de la iniciativa privada en la actividad portuaria y la competencia de unos con otros.

Actualmente se está produciendo una tímida recuperación del mercado portuario que sufrió durante 2009 y 2010 los efectos de la crisis. Una vez más, la visión cortoplacista vuelve a impulsar las ampliaciones y las infraestructuras de comunicación necesarias sin que haya necesidad real de ello.

En lugar de hacer un análisis serio de la superficie portuaria necesaria para abordar de forma eficiente la superficie óptima de los puertos y plantear planes para un desarrollo lógico y equilibrado, que tengan en cuenta los costes económicos, medioambientales y sociales, se está desarrollando una “política del cemento”, sin evaluar el verdadero significado social, ambiental y económico de cada obra a realizar.

>

PEIT: Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes

Hoy, la medida estrella para solventar la crisis económica es el impulso del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT) 2005-2020 con la confianza de que la ecuación más obras=más actividad económica=más empleo contribuya a paliar la situación del mercado de trabajo. El PEIT va a incrementar un 75% la capacidad de los puertos estatales de aquí a 2020¹. Las cuentas son desorbitadas: el PEIT del Ministerio de Fomento contempla una inversión de 248.892 millones de euros a lo largo de 15 años^{7,8}. De esta partida está previsto gastar en transporte marítimo y puertos unos 23.460 millones. De esta cantidad, 22.480 millones se dedicarán a infraestructuras e instalaciones portuarias⁹. Una de las prioridades es la unión de los muelles a las líneas ferroviarias con el objetivo de aumentar el tráfico en tren de mercancías¹⁰. De esta forma se supone que se produce una mejora en la eficiencia de los puertos pero también se provoca un daño al entorno terrestre de las superficies portuarias.

El aumento de las superficies portuarias no responde a la demanda de espacio para el atraque de buques sino a la apuesta de las autoridades portuarias, por ejemplo, por polígonos que presente servicio a la industria energética, como son los casos de **Granadilla, Pasaia o Barcelona**. En el ámbito del sector del transporte y de las infraestructuras, los efectos que puede tener una crisis económica como la actual de duración aún incierta son difíciles de predecir.

La actividad económica y el empleo que generan las obras únicamente se sostienen a corto plazo por lo que los impactos positivos de las infraestructuras que verdaderamente importan son las ganancias de productividad y los ahorros de costes a medio y largo plazo¹¹, y estos son escasos en un puerto que no tiene una gran actividad, máxime si se tiene en cuenta que los costes de mantenimiento perduran lo largo de toda la vida útil.

La sostenibilidad del desarrollo de infraestructuras portuarias hoy más que nunca, ha de ser un concepto operativo que debe concretarse en decisiones políticas y prácticas socioeconómicas racionales y bien orientadas. Hasta ahora se ha permitido que los puertos del Estado crezcan sin control, reinventándose las actividades en muchos de ellos para pasar de puerto energético a centrarse en la importación y exportación o a convertirse en puente en cadenas logísticas. Muchos de ellos quieren ser también puertos turísticos y de grandes cruceros aún sin existir un programa de motivación turística detrás del municipio que los acoge.

Por otro lado, en el análisis que ha realizado Greenpeace, también se destaca cómo a menudo los puertos estatales han privatizado la primera línea de costa y en muchos de los casos, municipios netamente marineros han perdido el acceso a la fachada marítima (como por ejemplo los puertos de **Vilagarcía, Málaga, Algeciras, Alicante o Santander**). Al respecto, se destaca la inversión que los organismos portuarios están realizando para, paradójicamente, acercar de nuevo el mar a sus habitantes, para recuperar con dinero público por medio de paseos marítimos o parques litorales lo que alguna vez se apropiaron los propios puertos.

No hay ningún país avanzado en el mundo que construya el futuro a partir de modelos productivos basados en la industria. Ni los países más desarrollados ni los que han registrado los mayores aumentos en el nivel de renta han basado su economía en la industria, sino en sistemas mixtos donde el terciario es claramente dominante. En España hemos basado nuestro desarrollo en una única industria, la del ladrillo y el hormigón, aunque para ello haya sido necesario asfixiar el litoral, origen de nuestra principal fuente de ingresos: el turismo. Por ejemplo, la ampliación del puerto de **Valencia** niega una buena parte de nuestras posibilidades de futuro terciario al impactar directamente sobre el turismo.



Puertos	Distancia (kilómetros)
Pasaia-Bilbao	107
Bilbao-Santander	67
Gijón-Avilés	43
Ferrol-Coruña	20
Vilagarcía-Marín	54
Marín-Vigo	44
Barcelona-Tarragona	93
Tarragona-Castellón	163
Castellón-Valencia	74
Valencia-Sagunto	30
Valencia-Alicante	183
Alicante-Cartagena	126
Cartagena-Escombreras	3
Cartagena-Almería	176
Almería-Motril	104
Motril-Málaga	81
Algeciras-Cádiz	139
Cádiz-Huelva	107
Algeciras-Ceuta	28
Melilla-Motril	169
Santa Cruz de Tenerife- Granadilla	60

La inyección presupuestaria de la UE

La Unión Europea (UE) también es partícipe de esta locura portuaria. En los últimos años hemos vivido la explosión de las obras públicas al calor del dinero europeo. Entre 2007 y 2013, la UE va a otorgar a los puertos del Estado 845 millones en fondos FEDER, RUP^{II} y de Cohesión¹². Supuestamente, la política de cohesión de la UE en financiación de obras tiene como objetivo conseguir un desarrollo económico sostenible y socialmente equilibrado del territorio paralelo a un mayor crecimiento sostenible de las regiones. Con el dinero que la UE inyecta se pretende promover un crecimiento económico con una clara dimensión social y ambiental. Pues bien, la UE ha contribuido con su financiación a muchos de los proyectos que hoy denuncia Greenpeace. Dos claros ejemplos de cómo la financiación de los fondos europeos han contribuido a la destrucción ambiental de mano de los Puertos del Estado son:

- El nuevo puerto industrial de Granadilla (Autoridad Portuaria de **Santa Cruz de Tenerife**): La UE va a financiar el 50% de la construcción del puerto industrial en Granadilla de Abona^{13,14} con 138 millones de euros. Tras varios años de analizar las quejas de colectivos ecologistas y ciudadanos, el Ejecutivo comunitario dio su visto bueno al puerto industrial de Granadilla en noviembre de 2006 porque, aunque constató que tendrá un impacto medioambiental negativo, llegó a la conclusión de que no hay alternativas al proyecto y aseguró que tenía un interés público. Sin embargo, existían hasta ocho alternativas para construir sosteniblemente el puerto (ver ficha Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife) con menor impacto sobre especies y hábitats protegidos por la Directiva Hábitats de la misma UE. Las consecuencias no solo se extienden sobre el terrible impacto ambiental submarino que se producirá en la zona, sino que afectará a unas 17 playas, las mejores del litoral sur de Tenerife junto con toda la industria turística de la zona.
- Un segundo ejemplo es sobre el puerto exterior en punta Langosteira, (Autoridad Portuaria de **A Coruña**). El puerto de A Coruña se ha proyectado a tan solo 16 kilómetros del idéntico puerto exterior de Ferrol. Debido a los altos costes del puerto se pretende sufragar un tercio de las obras con una operación inmobiliaria (ver ficha de la Autoridad Portuaria de A Coruña en este informe). Además la UE con fondos de cohesión, asume un total de 265 millones de euros. Financiación otorgada a pesar que los informes técnicos consideraban la ubicación de la obra en Langosteira como la "peor" alternativa debido a las duras condiciones oceanográficas de este extremo del Atlántico. El puerto exterior acumula debido al retraso de las obras por los temporales un importante sobrecoste de los 479 millones de euros iniciales, y se estima ahora que el coste final podría alcanzar los 1.000 millones.



3

Malos hábitos portuarios: especulación urbanística y otros “usos”

La costa libre de urbanización en el entorno de los puertos del Estado se ha ido paulatinamente convirtiendo en una “reserva” con la que las administraciones portuarias han comerciado ante su falta de liquidez. No solo la generosidad europea ha contribuido a la financiación de los proyectos, también la especulación ideada por ayuntamientos y las autoridades portuarias con el suelo circundante ha contribuido en gran manera a financiar los puertos y a destruir el territorio circundante como se explicará más adelante. Para financiar el puerto se recurre a la firma de contratos con los ayuntamientos para costear con terrenos de titularidad municipal parte de las obras. En otras ocasiones se cede suelo portuario (y que alguna vez fue terreno de costas) para construir puertos deportivos o complejos comerciales u hoteleros de iniciativa privada. También el uso de los polígonos industriales asociados a los puertos, las Zonas de Actividades Logísticas (ZAL) provocan el uso insostenible del suelo y la recalificación de terrenos.

Algunos ejemplos que se destacan en el informe son:

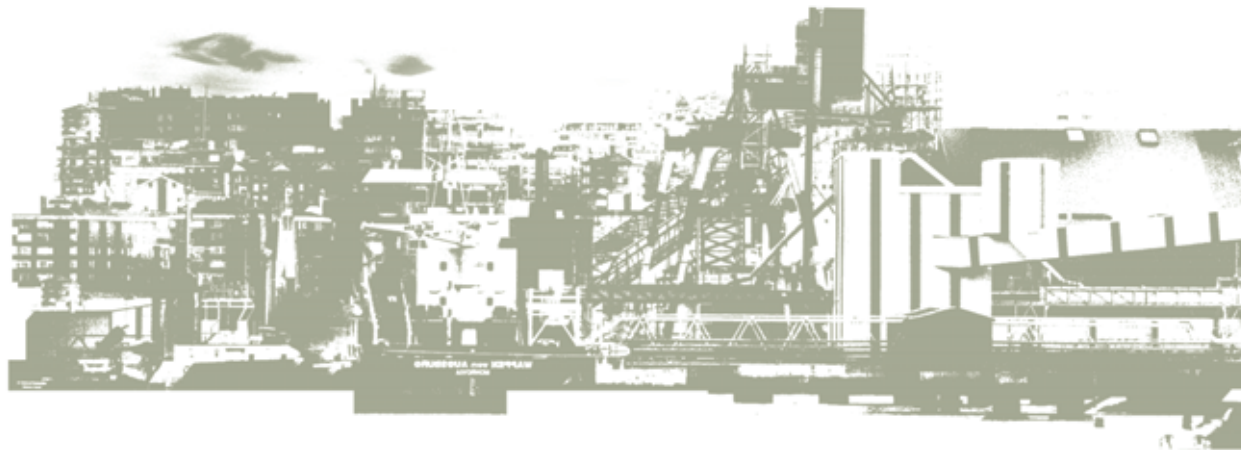
- El puerto de **Barcelona** es uno de los mejores ejemplos de uso de suelo para fines no relacionados con la actividad portuaria y que favorecen la privatización de la costa. La Ley 22/1988 de Costas prohíbe construir edificios, en líneas generales, a menos de 100 metros del mar, sin embargo la Ley de Puertos reduce ese límite exclusivamente a los 20 metros, siempre y cuando las instalaciones que se construyan sean para dar servicio a los puertos. La clasificación de buena parte del suelo municipal del barrio de la Barceloneta se ha cambiado a Dominio Portuario con el visto bueno del Ayuntamiento de Barcelona. La Autoridad Portuaria ha ideado una forma de financiar su Plan Estratégico a través de la privatización de 155.877 m² de suelo del Port Vell, la construcción de un hotel de lujo que privatiza 90.717 m² de suelo y zonas comerciales (ver ficha de la Autoridad Portuaria de Barcelona en este informe).
- El puerto de **Málaga**, dentro de un Plan de Inversiones 2000-2013 planteaba junto al Ayuntamiento una “esquina de oro” de superficie comercial que ha sido paralizada gracias a la presión vecinal, ya que bajo el pretexto de un uso cultural se iba a construir un supermercado. Una privatización que además ignoraba la demanda histórica de los malagueños que veían la posibilidad en el Plan de eliminar la verja que rodea al puerto y que impide el acceso al mar.
- De la especulación urbanística quizás el dato que más sorprende es el uso del suelo peripuerto para recalificar usos y destinarlo al desarrollo inmobiliario, con el objetivo de que esa venta de suelo financie las obras de ampliación. El puerto de **A Coruña**, por ejemplo, al proyectar su ampliación en punta Langosteira, y dado que no existe justificación debido a la caída del tráfico marítimo y a la competencia con el vecino puerto de Ferrol, pretende sufragar un tercio de estas obras con una operación especulativa en terrenos públicos en Arteixo. Con la venta de terrenos públicos se pretendía recaudar un total de 200 millones de euros (ver ficha de la Autoridad Portuaria de A Coruña en este informe). Debido al estallido de la burbuja inmobiliaria, Puertos del Estado descarta en la actualidad la previsión de ingresos por la venta del suelo.



El puerto de Granadilla o el puerto exterior de Pasaia son otros de los ejemplos de esta práctica. En Granadilla, dado que no existe justificación económica para acometer la ampliación del puerto de **Santa Cruz de Tenerife** y dado que se ha sobre-estimado el volumen del tráfico de contenedores, la Autoridad Portuaria busca idéntica fuente de financiación. En realidad, este proyecto no se entiende sin las infraestructuras que dan acceso al polo energético que se pretende asentar en Granadilla: planta de gas, tendido de alta tensión, el cierre del anillo insular, el tren de alta velocidad o las miles de camas hoteleras proyectadas a las que habrá que suministrar electricidad (ver ficha de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife en este informe).

Por último, en el puerto exterior de **Pasaia (Gipuzkoa)** la fórmula que la Autoridad Portuaria ha ideado para financiar la obra es la misma, instalar un polo energético en el puerto y una operación inmobiliaria que según estima la Autoridad Portuaria, con la venta del suelo podrá obtener 400 millones de euros para financiar las obras (ver ficha de la Autoridad Portuaria de Pasaia en este informe).

- Otra fórmula de destrucción viene ocasionada por el aprovechamiento de la línea de costa portuaria para la construcción de puertos deportivos dentro de los puertos de interés general para el alquiler privado de amarres y el uso de unos pocos privilegiados que pueden acceder al costoso turismo náutico. El puerto de **Almería** ha privatizado terrenos públicos para construir el actual puerto deportivo con restaurantes, gimnasios o aparcamientos, algo que no permite la Ley de Costas, pero sí la de Puertos. Además proyecta la construcción de otro puerto deportivo en la playa de San Miguel, la más cercana a la ciudad, de 16.842 m². También, la Autoridad Portuaria de **Vigo** ha cedido sin ningún pudor sus terrenos para la construcción de puertos deportivos como el de Cangas do Morrazo o el de Punta Lagoa. Con la connivencia del Ayuntamiento de Cangas, se proyecta un puerto deportivo y una urbanización de lujo sobre unas marismas y un rico caladero de pesca. El proyecto carece de licencia de obras y tampoco existe una delimitación de los espacios y usos portuarios. De momento la justicia se encarga de avalar las denuncias de la cofradía y los vecinos contra la destrucción del litoral y su fuente de ingresos por la pesca.
- Pero la depredación del suelo no sólo se limita a la franja costera adyacente, también las zonas de actividades logísticas (ZAL) son una especie de puerto seco o polígono industrial que da servicio logístico a los puertos como una segunda línea terrestre portuaria. Como ejemplo, basta señalar la vulneración de la Ley de Costas para construir una de estas zonas logísticas para dar servicio al puerto **Bahía de Cádiz**. Esta ZAL se ha proyectado sobre las marismas de Las Aletas un espacio de alto valor ambiental protegido por la Ley de Costas.



4

Cinco razones para un cambio de modelo en puertos de interés general

1. El impacto ambiental devastador de las infraestructuras proyectadas

Es patente el conflicto entre las infraestructuras portuarias y la conservación de los ecosistemas marinos y espacios naturales protegidos. Muchos puertos causan serios problemas ambientales a algunos espacios protegidos. Los puertos de **Algeciras**, **Pasaia**, **Ceuta** o **Sevilla** son algunos ejemplos. Numerosos puertos también afectan y lo harán más en el futuro a especies protegidas. Así la ampliación en El Gorguel (**Cartagena**), **Ibiza**, **Granadilla** o **Melilla**, causarán un impacto severo sobre especies como la *Posidonia oceanica*, el sebadal o la *Patella ferruginea*.

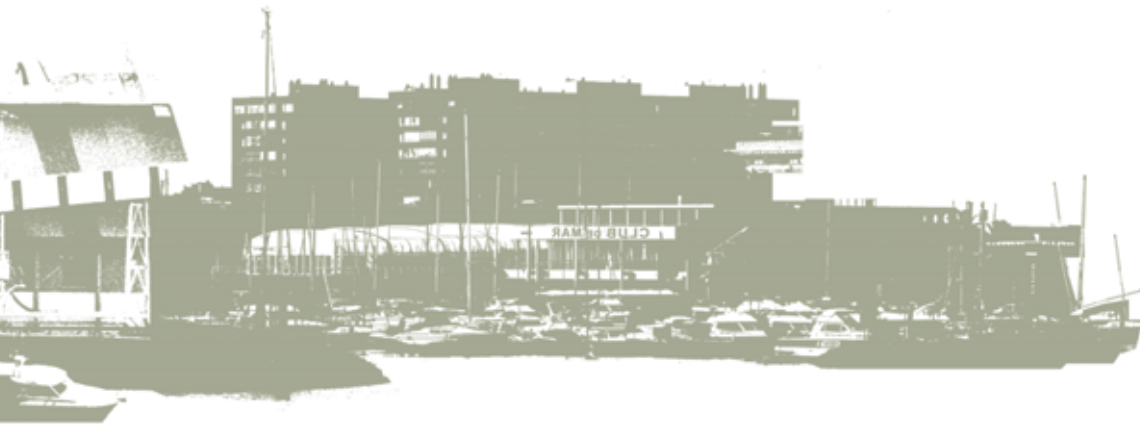
Además, nos encontramos con el problema de que, una vez aprobadas las ampliaciones¹⁵, no se hace un adecuado seguimiento de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias establecidas en los Programas de Vigilancia y Seguimiento de las Declaraciones de Impacto Ambiental. Se autoriza la ampliación de los puertos si se llevan a cabo determinadas medidas de corrección de impactos que nunca se llevan a cabo al 100%. La gravedad del impacto ambiental de esta "artificialización" de la costa se acentúa teniendo en cuenta el aumento del nivel del mar constatado en diferentes tramos de la costa española^{16,17}. Según las previsiones de Naciones Unidas que apuntan a los 50 cm^{III} de subida del nivel medio del mar, las zonas más vulnerables a este aumento son precisamente las áreas portuarias donde la línea de costa ha sido modificada a base de hormigón.

2. La falta de justificación de las ampliaciones portuarias dada la crisis actual del tráfico de mercancías

Los puertos del Estado son infraestructuras de gran capacidad que pueden resultar razonables cuando el tráfico de mercantes y pasajeros así lo justifican. Pero es la propia autoridad Puertos del Estado la que duda de la rentabilidad de muchos de esos puertos. Las cuatro grandes autoridades portuarias de las 28 existentes en el sistema español –Valencia, Bahía de Algeciras, Barcelona y Bilbao– concentraron durante el primer trimestre de 2011¹⁸ el 78,5% del total de mercancía general que movieron todos los puertos españoles –sin contar con los de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife, ambos sin datos actualizados–.

Sin embargo, se están ejecutando ampliaciones y proponiendo nuevas, cuando la mayoría no llega al tráfico mínimo de su capacidad. En estos casos es mucho más rentable invertir en la mejora de las superficies existentes, y hacerlas más sostenibles, que embarcarse en grandes y costosas obras.

III Un aumento de un centímetro en el nivel del mar, significa que el mar se internará en la costa un metro.



3. La gran inversión económica en puertos no es rentable

Desde 2005 a 2009 los ingresos de Puertos del Estado no superan a las inversiones anuales, dinámica que aunque parece (ver gráfica 1) que se revierte en 2010, es prácticamente la misma tendencia que en años anteriores ya que se ha destinado a nuevos proyectos 911 millones de euros, con unos ingresos de 1.003 millones¹⁹.

GRÁFICA 1 Relación entre inversión, tráfico total y cifra de negocio del sistema.

Fuente: elaboración propia con información de Puertos del Estado.



* Entre 2005 y 2020, el PEIT pretende invertir esta cantidad total en infraestructuras e instalaciones portuarias.





Las inversiones del sistema portuario ascendieron entre los años 2001 y 2010, con un incremento del 82,3%, y un crecimiento medio anual del 9%. El año 2008 fue el de mayor esfuerzo inversor, con 1.264 millones, pero desde ese año ha ido descendiendo paulatinamente, un 18,2% en 2009 y un 12% en 2010, hasta alcanzar los 911 millones en este último año. Este descenso del ritmo inversor está justificado por la sucesiva conclusión de parte de las grandes obras que se desarrollan en los puertos (dársena puerto de **Ferrol**, ampliación del puerto de **Gijón**, nuevas instalaciones en los puertos de **Algeciras**, **Barcelona**, **Bilbao** y **Valencia**, entre otros proyectos). Teniendo en cuenta que la mayoría de estas obras terminadas necesitan ahora la mejora de los accesos por carreteras y ferrocarril, consecuencia directa de las ampliaciones del puerto, todo indica que en los próximos años el gasto va a seguir en aumento y los ingresos seguirán a su vez por debajo de la inversión para el mantenimiento de estas costosas infraestructuras. Además hay que tener en cuenta el coste desorbitado de obras de ampliación que se plantean en un futuro para **Pasaia**, **Cartagena** o **Tenerife**.

4. No se evalúa de forma integral el impacto global de los puertos.

La Ley de Puertos obliga a incorporar el transporte de mercancías por tierra. Sin buenos accesos terrestres los puertos no alcanzan la plena eficiencia. Este hecho provoca la sinrazón paralela de proyectos de acceso por ferrocarril y carretera a los puertos, que aumentan la degradación sobre el territorio, aunque aún sigue sin evaluarse correctamente y de forma integral el impacto global sobre el medio ambiente. Los puertos además de necesitar accesos ferroviarios y por carretera también transforman el terreno próximo para situar polígonos industriales como centros de actividad económica, denominados Zonas de Actividades Logísticas (ZAL). Son varios los puertos que una vez acometidas sus obras de ampliación, ahora reclaman el acceso ferroviario porque sin éste el puerto quedará vacío. El coste no solo ambiental pero también económico de las operaciones destinadas a asegurar la conectividad terrestre es también muy elevado.



5. El desarrollo de grandes infraestructuras portuarias desplaza actividades de gran interés económico

Para justificar el desarrollo de estas infraestructuras se esgrime el supuesto beneficio económico y de empleo que estas obras provocarán, pero en pocas ocasiones se señala el impacto económico sobre otras industrias. El litoral es el entorno natural que más beneficios económicos genera en España. Un grupo de expertos²⁰ ha conseguido evaluar la cantidad de dinero que puede generar el medio ambiente cada año. La costa española puede producir hasta 7.745 millones de euros anuales, que se traducen en 40,91 euros por cada hectárea de mar, según se desprende del informe *Valoración de los activos naturales de España (VANE)*. Son rentas que podría generar el territorio por sí mismo a las que se debería sumar el capital natural, como los recursos pesqueros. Dentro de los valores analizados destaca el beneficio del turismo.

Como se analiza en alguno de los casos de ejecuciones portuarias, como la ampliación de los puertos de **Tarragona, Gijón, Bilbao o Valencia**, existe un efecto ambiental directo sobre las playas, donde en muchos de los casos se pierden ingentes cantidades de sedimento de manos de los dragados y rellenos con la consecuente pérdida de potencial turístico, también los servicios recreativos a residentes en municipios litorales producen unos 883 millones anuales y se han calculado en base a la demanda. Por este motivo, las zonas con grandes ciudades como **Barcelona, Almería o Málaga** concentran la mayor parte de estos ingresos y es donde precisamente más costa urbana se ha perdido por las actuaciones portuarias.

Por otro lado, la pesca costera y artesanal es una fuente importante de ingresos, sin embargo es la gran damnificada por el desarrollo de grandes infraestructuras. Tan solo en el caso de la construcción del puerto exterior de **A Coruña** en Langosteira la valoración de los daños al sector pesquero se estimaron en 27 millones de euros.

El potencial económico de los recursos naturales está muy por encima de las estimaciones anteriores, pero estas rentas sólo se generarán con un desarrollo sostenible real.



5 Demandas de Greenpeace en materia de Puertos del Estado

■ Moratoria a las ampliaciones.

- El Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, y el de Fomento deben desautorizar los nuevos proyectos de ampliación. Es tiempo de cambiar de estrategia y reorientar la inversión hacia el mantenimiento de las infraestructuras y lograr puertos más eficaces.
- Se debe priorizar la integración ambiental, acondicionamiento y mejora de las infraestructuras existentes, frente a la construcción de otras nuevas que requieren nueva ocupación de terrenos.
- Las autoridades portuarias deben valorar la alternativa “cero”, es decir la reordenación del espacio portuario existente frente a la construcción de nuevos espacios.
- En la revisión del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) es imprescindible modificar, para que sean más realistas, las previsiones de demanda de movilidad de mercancías y viajeros de los Puertos del Estado y de sus infraestructuras subsidiarias sobre las que se basa toda la proyección de infraestructuras portuarias del Plan.
- Los puertos pequeños o que compartan *hinterland* (área de influencia) con otros mayores tiene que integrarse. Los puertos que estén a menos de 100 kilómetros, por ejemplo A Coruña y Ferrol, deben coordinarse y carece de sentido que ambas infraestructuras estén ampliándose. En la misma situación se encuentran los puertos de Pasaia y Bilbao. Un sistema portuario tan fragmentado como el español, en el que la mayoría de los puertos son de tamaño mediano, no puede, en muchos casos, plantearse competir con los grandes puertos de nuestro entorno. De esta forma se crearán sinergias y se controlaría el impacto ambiental.



■ **La gestión integrada de áreas litorales (Estrategia de Sostenibilidad de la Costa) debe ser aprobada.**

El litoral requiere un tratamiento integrado y planificado que armonice y coordine todas las actuaciones de la franja costera. Son las administraciones públicas en su conjunto, las que deben liderar un cambio que facilite a la sociedad y a las autoridades portuarias otra interpretación de cómo vivir en la costa y de la costa. Y será posible solo en el marco de los grandes acuerdos políticos que persigan que autoridades portuarias y Ministerio de Fomento sean órganos que deban acatar la normativa medioambiental.

■ **Freno a los fondos europeos para inversión en infraestructuras que tengan impactos medioambientales.**

Es imprescindible cambiar la apreciación de que la inversión ambiental está disociada del beneficio económico y que la protección del medio ambiente supone un obstáculo para el desarrollo socioeconómico. Los fondos europeos no deben continuar financiando la destrucción ambiental en manos de Puertos del Estado. La UE debe integrar las políticas transversales de medio ambiente con las de desarrollo de infraestructuras. Es fundamental la creación de sinergias para evitar actuaciones contradictorias.

■ **Evaluación Ambiental Estratégica del Plan Sectorial de Puertos.**

La realización de las obras en puertos se realizarán tras una elaboración previa de la Evaluación Ambiental Estratégica del Plan Sectorial de Puertos. Cada Autoridad Portuaria debe elaborar, además, un Plan Regional de Desarrollo portuario con objetivos a medio y largo plazo, que deberá ser sometido a Evaluación Ambiental Estratégica en el que se evalúe como un todo el impacto ambiental de los puertos²¹. Este Plan debe considerar los impactos ambientales producidos (directos e inducidos) de forma acumulativa y global como son por ejemplo los accesos por ferrocarril o carretera, teniendo en cuenta los efectos a largo plazo.


■ **Apostar por una Reforma Fiscal Verde²²** que grave las actividades más dañinas y que favorezca las que menos impactos tienen sobre el medio ambiente. Sin duda el mercado portuario debe internacionalizar los costes socioambientales de su actividad. Los precios portuarios deben recoger los costes sociales y ambientales. Se deben valorar los costes ambientales de las actuaciones propuestas y justificar su necesidad.



< 01

Simulación de la ampliación del puerto de Huelva.

Elaboración propia e imágenes de Google Earth.

 Ubicación de la terminal portuaria solicitada por Refinería Balboa, S.A.

1 kilómetro



ANDALUCÍA

AUTORIDAD PORTUARIA DE HUELVA



NOMBRE:

Autoridad Portuaria de Huelva.

PROVINCIA:

Huelva (Andalucía).

INFRAESTRUCTURAS GESTIONADAS POR ESTA AUTORIDAD PORTUARIA:

Puerto de Huelva.

CONFLICTO AMBIENTAL:

El puerto dará servicio a la proyectada refinería de Balboa en Badajoz y el tráfico de petroleros aumentará el peligro de un accidente sobre el Parque Nacional de Doñana.

PRESUPUESTO:

El Grupo Gallardo, que se encuentra detrás del proyecto de la refinería, ha previsto invertir más de 20 millones para nuevas terminales²³ en los puertos de Sevilla y Huelva.



Refinería de Cepsa en las instalaciones de La Rábida.



© Greenpeace / Paco Guerrero

“El Puerto de Huelva siempre será parte de las soluciones”.

Declaraciones²⁴ del presidente de la Autoridad Portuaria de Huelva, el 21 de diciembre de 2010, sobre la contribución del puerto de Huelva a la instalación de “empresas de prestigio que creen puestos de trabajo y que diversifiquen la economía”.

“Oro negro” desde Huelva a Extremadura

El Grupo Gallardo, el principal grupo industrial de Extremadura, está promoviendo con apoyo de la Junta de Extremadura la construcción de una refinería en la comarca de Tierra de Barros (Badajoz). Uno de los principales inconvenientes de este proyecto son las instalaciones auxiliares, donde destacan el oleoducto para el transporte de crudo y el poliducto para la exportación de productos refinados.

Uno de los puntos claves para esta instalación sería el puerto de Huelva, ya que en la mayoría de las refinerías españolas el transporte de crudo a éstas se realiza por mar y sin un buen puerto la refinería carecerá de justificación. Desde las organizaciones ecologistas ya se ha denunciado que de licitarse la refinería y su oleoducto, la costa de Huelva recibiría 110.000 barriles de petróleo al día²⁵, o lo que es lo mismo, llegarán 100 petroleros más al año por su frente marítimo y en las proximidades del Parque Nacional de Doñana.

Este proyecto ha sido uno de los que más rechazo ha generado en España, contra él se han presentado más de 80.000 alegaciones. Pero unas de las principales instituciones que apoya el proyecto es la Autoridad Portuaria²⁶ ya que la refinería tendría una influencia directa para los muelles onubenses con la instalación de una terminal de almacenamiento y una monoboya de descarga de crudo. El petróleo llegaría en buques y se descargaría en el puerto de Huelva mediante esta monoboya frente a la costa.

La terminal portuaria proyectada para dar servicio a la refinería en Huelva estaría ubicada en una parcela²⁷ de más de 68.000 m² y tendría unas dimensiones de 500 metros de longitud y 170 metros de anchura media. Las superficies previstas de almacenamiento se distribuirán en dos parvas de acopio de chatarra con una capacidad para 30.000 toneladas de chatarra pesada o 18.000 toneladas de chatarra ligera cada una. Además, también habría una zona de acopio de bobinas para 20.000 toneladas de capacidad y una zona para el producto terminado para su exportación.

Dentro de la instalación también se incluyen varias construcciones auxiliares. Posteriormente el crudo será almacenado en un terminal ubicado en el polígono industrial Nuevo Puerto, en el término municipal de Palos de la Frontera (Huelva).


En la actualidad el proyecto está siendo evaluado por el Ministerio de Medio Ambiente y está pendiente de la Declaración de Impacto Ambiental ■



< 01

Simulación de la ampliación del puerto de Sevilla.

Elaboración propia e imágenes de Google Earth.

 Ampliaciones proyectadas

1 kilómetro



ANDALUCÍA

AUTORIDAD PORTUARIA DE SEVILLA



NOMBRE:

Autoridad Portuaria de Sevilla.

PROVINCIA:

Sevilla (Andalucía).

INFRAESTRUCTURAS GESTIONADAS POR ESTA AUTORIDAD PORTUARIA:

Puerto de Sevilla.

CONFLICTO AMBIENTAL:

La Autoridad Portuaria proyecta el dragado del río para mejorar el acceso marítimo al puerto de forma que se aumente el calado de buques que lo remontan. La profundización de su lecho facilitaría la entrada de agua de mar en el estuario, lo que desplazaría el tapón salino de sus aguas. El tráfico marítimo aumentará el peligro de accidentes. También el puerto dará servicio a la proyectada refinería de Balboa en Badajoz aumentando el peligro de una marea negra.

PRESUPUESTO:

Para la mejora del acceso marítimo al puerto mediante el dragado: 150 millones de euros²⁸. El Grupo Gallardo ha previsto invertir más de 20 millones de euros para nuevas terminales²⁹ en los puertos de Sevilla y Huelva.

EQUIVALENCIAS:

El coste del dragado del río costará más de lo que se gasta en un año el Ayuntamiento de Sevilla³⁰ en Fomento del Empleo (23 millones), Sanidad (11 millones), Educación (14 millones), Cultura (51 millones) y Deportes (42 millones).

Astilleros del puerto sobre una ribera transformada.



@ Greenpeace / Arturo Rodríguez

El puerto de Sevilla debe situar su proyecto de desarrollo en el marco de una estrategia sostenible, adecuada y adaptada a las condiciones naturales del río.

Mejorar el puerto, destrozando el río

El estuario del Guadalquivir es un espacio único que posee valores naturales, culturales, históricos y económicos extraordinarios, donde las actividades humanas han convivido con la rica biodiversidad del río a lo largo de los siglos; asentamientos de población, agricultura tradicional de las riberas, actividades de ocio y recreo, pesca, etc. han mantenido un equilibrio con el entorno³¹. Este tesoro ecológico corre un serio riesgo de desaparecer por el proyecto de la Autoridad Portuaria de Sevilla, que pretende profundizar el cauce del Guadalquivir mediante un dragado del mismo.

El puerto justifica que el dragado permitiría la llegada de buques de hasta 212 metros de eslora y 30 metros de manga. Está previsto extraer 9.600.000 de metros cúbicos de arenas y piedras del cauce del río. El presupuesto de todo el proyecto es de 150 millones de euros³² (más de 20.000 millones de pesetas) de los que se pretende que la Unión Europea aporte entre el 50% y el 60%. Ya en los Presupuestos Generales del Estado de 2004 se consignaron 48 millones de euros para la obra.

Aunque en 2003 fue aprobada la Declaración de Impacto Ambiental favorable, en 2007 el Gobierno encargó un estudio para dar el visto bueno final³³. Este informe técnico de más de mil folios elaborado por un comité científico, alerta del grave impacto que el dragado tendría en el Parque Nacional de Doñana y recomienda que "se desestime definitivamente" y que se inicie un procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental nuevo.

El dragado permitiría entrar en el río a un mayor número de barcos y de mayor tamaño, que con su oleaje seguirán devorando aún más las orillas del Guadalquivir. En el Parque Nacional estas orillas han retrocedido ya entre 10 metros y 30 metros en los últimos 43 años³⁴. Si se llevan a cabo las intervenciones previstas, el estuario del Guadalquivir alcanzaría un punto de no retorno en su capacidad de absorción de impactos ambientales como por ejemplo ante una subida del nivel del mar o ante un fuerte temporal, lo cual originaría un profundo deterioro de los recursos naturales del mismo. La profundización de su lecho facilitaría la entrada de agua de mar en el estuario, lo que desplazaría el tapón salino aguas más hacia el interior de su localización actual, ya de por sí alejado de su posición inicial debido a las *rectificaciones* de meandros, los anteriores dragados y a la regulación general de la cuenca. El incremento de la salinidad perjudicaría a la vegetación de las orillas, a los peces y otros animales acuáticos, y reduciría la capacidad reproductora de las aves que nidifican en las marismas.

continúa >

“El puerto de Sevilla tiene la necesidad de dragar el río, por lo que hay que hacerlo de forma sostenible para mejorar incluso ese entorno privilegiado que es Doñana”.

Declaraciones³⁵ de Juan José Díaz Trillo, consejero de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, el 16 de octubre de 2010. El consejero recomienda el dragado por la ausencia de impacto ambiental, mientras que el CSIC ha asegurado que el dragado repercutiría “negativamente en la dinámica, morfología y biodiversidad del estuario y por lo tanto de Doñana”.

► continúa

El río ha sido dragado, transformado y modificado anteriormente en varias ocasiones por la Autoridad Portuaria. Después de cada intervención (con una duración media de 20-30 años, como corresponde al periodo de maduración de una gran obra hidráulica) siempre se ha vuelto a plantear un nuevo macroproyecto para complacer los intereses económicos del puerto de Sevilla con la misma argumentación: la nueva obra es una intervención imprescindible para la supervivencia del puerto³⁶. Con cada nueva intervención que se está ejecutando no solo se salvaría, según la Autoridad Portuaria, la situación de colapso sino que se crearían las condiciones para un nuevo relanzamiento (política de oferta de infraestructuras) para hacer del puerto de Sevilla la palanca de un nuevo ciclo de crecimiento.

El puerto de Sevilla debe situar su proyecto de desarrollo en el marco de una estrategia sostenible, adecuada y adaptada a las condiciones naturales del río y al contexto de las competencias entre puertos de la región (Huelva, Cádiz, Algeciras, Málaga). Debe potenciar la funcionalidad que es capaz de desarrollar, dentro de las características que le son propias: un puerto fluvial al final de un estuario en el que coexisten diferentes valores económicos y ecológicos e intereses sociales. Hay que tener en cuenta que el dragado afectará a los terrenos ribereños donde se asienta una importante actividad agrícola y a la pesquería artesanal aguas abajo del puerto. Pero con el dragado la Autoridad Portuaria pretende multiplicar por cuatro la llegada de pasajeros en crucero por el Guadalquivir³⁷.

Por otro lado y al igual que en el caso del puerto de Huelva (ver ficha) las relaciones de la Autoridad Portuaria de Sevilla con la proyectada refinería de Balboa son estrechas. En este caso el conjunto de la instalación proyectada³⁸ se encuadra en el Plan Especial del Puerto en unos terrenos de 91.400 m² pertenecientes en su totalidad a las parcelas contempladas en el nuevo desarrollo portuario de la Dársena del Cuarto, colindante con las actuales instalaciones del Yatching Club de Sevilla. Estas actuaciones dispondrán de un muelle de atraque de 250 metros de longitud y ocho metros de calado para buques de hasta 30.000 toneladas.

La magnitud de las afecciones sociales, económicas y ambientales no se justifica con el supuesto y poco creíble incremento de la rentabilidad de las instalaciones del puerto que defiende la Autoridad Portuaria en las obras que acomete. La solución de los problemas del puerto, que interesa a todos los ciudadanos, tiene que buscarse en otra dirección, por ejemplo con la potenciación de la funcionalidad del puerto dentro de las características que le son propias: un puerto fluvial al final de un estuario en el que coexisten diferentes valores económicos y ecológicos e intereses sociales. ■

01 >

Explanada de inundación
de las marismas de
Las Aletas.



© Greenpeace / Olaya Orozco



ANDALUCÍA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ

NOMBRE:

Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz.

PROVINCIA:

Cádiz (Andalucía).

INFRAESTRUCTURAS GESTIONADAS POR ESTA AUTORIDAD PORTUARIA:

Puerto de Cádiz y su bahía, Puerto de Bajo de la Cabezuela, Puerto de Santa María, Puerto Real, Puerto Sherry y Zona Franca de Cádiz.

CONFLICTO AMBIENTAL:

Para justificar las ampliaciones del puerto que carecen de accesos, se justifica una Zona de Actividades Logísticas (ZAL) en las marismas de Las Aletas. Las marismas pertenecen a dominio público marítimo terrestre y están protegidas por la Ley de Costas.

PRESUPUESTO:

Construcción del ramal ferroviario entre Las Aletas y el muelle de La Cabezuela: 24,5 millones de euros³⁹, inversión total para la Zona de Actividades Logísticas de Las Aletas: 132.659.200 euros⁴⁰. Nueva terminal de contenedores en el Puerto: 106,2 millones de euros⁴¹.

EQUIVALENCIAS:

Para la ZAL, se invertirá trece veces más que el presupuesto de 2011 de la Universidad de Cádiz para la formación de unos 18.000 alumnos⁴².

02



© Greenpeace / Olaya Orozco

< 02

Cauce en el entorno de las marismas de Las Aletas.

De la aplicación arbitraria de la Ley de Costas

Las marismas de Las Aletas, situadas entre Puerto Real, Puerto de Santa María y Jerez, se encuentran en la zona de influencia del Parque Natural de Bahía de Cádiz, y conforman la llanura de inundación del río San Pedro.

En esta zona de marismas se proyecta el Plan Especial de Interés Supramunicipal de Actividades Logísticas, Empresariales, Tecnológicas, Ambientales y de Servicios de la Bahía de Cádiz "Las Aletas" que supone la construcción de un polígono industrial sobre 527 hectáreas de terreno de marismas costeras. Del total de esta superficie, la Junta de Andalucía solo poseía 120 hectáreas obtenidas tras un proceso de expropiación. Las restantes 407 hectáreas se encuentran en Dominio Público Marítimo Terrestre (DPMT), con lo que, según la Ley de Costas son "inembargables, inalienables e imprescriptibles". La maniobra para robar esos terrenos al dominio público se realizó mediante Consejo de Ministros, en el que se reservaron esas 407 hectáreas de terreno a favor del Ministerio de Economía y Hacienda que las cedería después para la construcción del polígono⁴³. Las obras se iniciaron en septiembre de 2009. Sin embargo, un mes después y tras un recurso interpuesto por WWF, el Tribunal Supremo paralizó los trabajos al considerar nula la reserva de suelo de dominio público y calificar la marisma como DPMT. El alto tribunal reconocía además el deber de las administraciones públicas de conservarla en su integridad. Según la sentencia esta zona "posee unas características de alto valor ambiental que las obras e instalaciones previstas desnaturalizarían de forma irreversible".

Aunque en el arco formado por Jerez-Puerto Real-Chiclana hay suficiente suelo industrial para asentar nuevas industrias, la Junta sigue empeñada en destruir esta marisma y el Consorcio Aletas ha acordado reiniciar el proceso administrativo para realizar una nueva reserva del suelo reconocido como DPMT.

Por su parte el puerto de la Bahía de Cádiz, se sumó al Consorcio de Las Aletas, formado por el Estado y la Junta de Andalucía, con la firma de un protocolo⁴⁴ para una vez destruidas las marismas, hacer llegar el tren al muelle de La Cabezuela del puerto y a la Zona Franca. De esta forma se justificaban también las ampliaciones del puerto que carecían de accesos ya que el potencial de esta infraestructura depende de dotar al muelle de accesibilidad ferroviaria a través del apeadero de Las Aletas.

continúa ▶

Aunque en el arco formado por Jerez-Puerto Real-Chiclana hay suficiente suelo industrial para asentar nuevas industrias, la Junta sigue empeñada en destruir esta marisma.

“El espacio resultante contará con una alta calidad paisajista, fruto del notable incremento de la biodiversidad”.

Informe del Consorcio de Las Aletas de febrero de 2011 en el que se desarrollará, además del polígono industrial, un “área funcional medioambiental”. Un parche para corregir el impacto sobre la verdadera área funcional medioambiental, la marisma que será destruida.

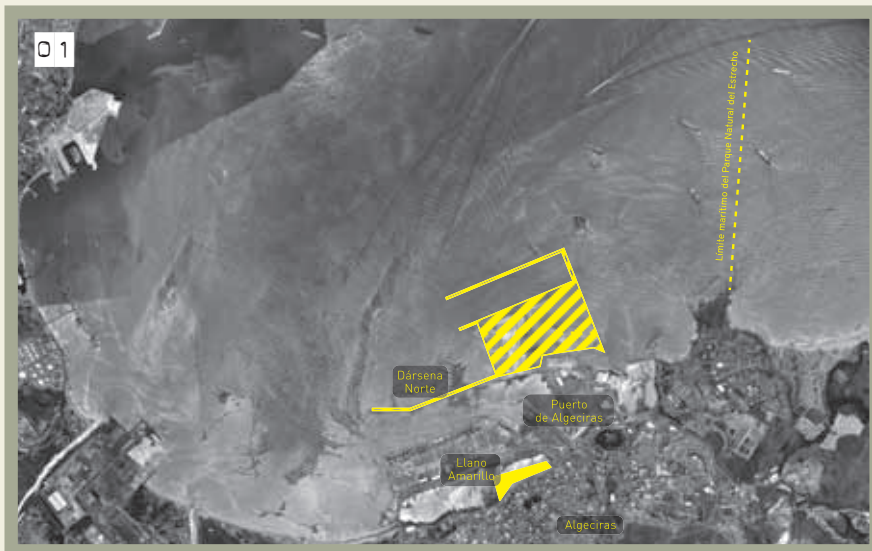
» continúa

Precisamente es la zona de DPMT de Las Aletas la que constituye el corredor de conexión necesario entre el puerto (en especial el muelle de La Cabezuela) y las infraestructuras ferroviarias de la Bahía.

A pesar de que el Tribunal Supremo rechazó el plan de Las Aletas, el Consorcio ha elaborado un informe⁴⁵ llamado de forma sutil *Estudio para el crecimiento económico* con el objetivo de dar salida al plan de Las Aletas. El informe justifica que debido a las ampliaciones acometidas por la Autoridad Portuaria como el proyecto de ampliación del muelle de Marqués de Comillas (55.861 m² ganados al mar); la construcción de un ramal de ferrocarril en La Cabezuela-Puerto Real; el dragado complementario en el muelle Sur de La Cabezuela, o la previsión de nuevos proyectos como la nueva terminal de contenedores de la dársena de Cádiz con un dique de un kilómetro se debe crear una Zona de Actividades Logísticas (ZAL). Curiosamente, el informe subraya que mejor emplazamiento son las marismas de Las Aletas cuya ubicación es idónea. De hecho el informe resalta que “sólo en esta zona es posible desarrollar la ZAL sin interferir de modo insostenible con las zonas de ocupación residencial existentes y ya consolidadas en torno a Las Aletas, y especialmente a sus terrenos ajenos al DPMT”.

Mientras tanto para dar un toque verde al proyecto, toda la zona de la marisma que no esté afectada por el tejido productivo formará parte de un “Área Funcional medioambiental” que según el informe “en el entorno del gran polígono industrial servirá para recuperar la cubierta vegetal y la mejora del hábitat de la fauna”. Una pincelada verde, por encima de la Ley de Costas.

A su vez, la Autoridad Portuaria ha proyectado la mayor obra pública de la historia del puerto gaditano con la nueva terminal de contenedores entre el dique de Levante y el muelle 5. Esta ampliación permitirá que la plataforma de contenedores pase de las 10 hectáreas que ocupa en el muelle Reina Sofía a 20⁴⁶. La asociación ecologista Agaden ya ha denunciado su impacto ambiental del nuevo proyecto⁴⁷, a pesar de que La Cabezuela está sin uso. Mientras tanto la Autoridad Portuaria reconoce que ahora se vive una situación de crisis global que ha originado una estabilización del tráfico de contenedores, Sin embargo, para justificar la nueva infraestructura, señala la tendencia alcista a nivel mundial de este tráfico, lo que le lleva a defender la adecuación de las instalaciones portuarias a la demanda que se avecina, lo que justifica la inversión de 100 millones de euros ■



< 01

Simulación de la ampliación del puerto de Algeciras.

Elaboración propia e imágenes de Google Earth.

 Desarrollo exterior de Isla Verde

1 kilómetro



ANDALUCÍA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE ALGECIRAS



NOMBRE:

Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras.

PROVINCIA:

Cádiz (Andalucía).

INFRAESTRUCTURAS GESTIONADAS POR ESTA AUTORIDAD PORTUARIA:

Puerto de Algeciras-La Línea y puerto de Tarifa.

CONFLICTO AMBIENTAL:

La ambición de la Autoridad Portuaria por urbanizar todo el Estrecho de Gibraltar, incluido el Parque Natural lo que afectaría gravemente al equilibrio del Parque y su entorno.

PRESUPUESTO:

De la ampliación del puerto de Tarifa: 150.778.899 euros⁴⁸, las obras de Llano Amarillo: 21,5 millones de euros⁴⁹, muelles Isla Verde: 510 millones de euros⁵⁰. Construcción de nueva terminal de hidrocarburos: 130 millones de euros⁵¹.

EQUIVALENCIAS:

En 2011 la Junta de Andalucía tiene previsto destinar a la Consejería de Empleo^{IV} en toda Andalucía 129 millones de euros⁵². El puerto de Tarifa costaría 20 millones más.

02 >

Puente de acceso norte a una de las terminales del puerto de Algeciras.



© Greenpeace / Arturo Rodríguez

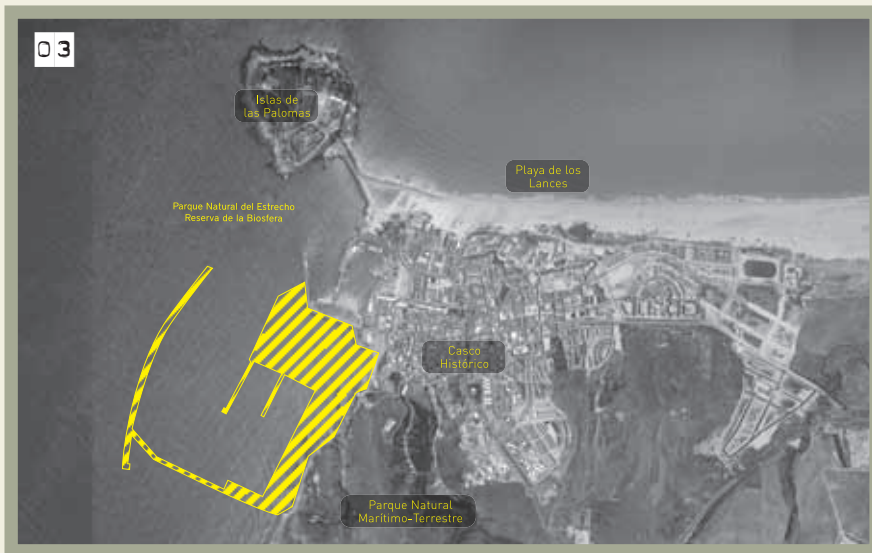
La ampliación del puerto de Tarifa

Con el pretexto de la creación de empleo y de una supuesta necesidad estratégica de tráfico portuario, la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras pretende desde hace años ampliar el puerto de Tarifa. Puerto que se sitúa en pleno Parque Natural del Estrecho, declarado por la Junta de Andalucía en 2003, y situado en una de las zonas más importantes del mundo por su biodiversidad marina, ya que es aquí donde se mezclan las cálidas aguas del Mediterráneo con las frías del Atlántico. Por eso el Estrecho de Gibraltar está protegido por la Unión Europea y es Reserva Mundial de la Biosfera.

En 2009, tras la presentación de la primera memoria ambiental para justificar la ampliación del puerto, la Autoridad Portuaria se vio obligada, a requerimiento del Ministerio de Medio Ambiente, a elaborar nuevos estudios medioambientales para su proyecto de ampliación. Esto se debía a la precariedad del Estudio de Impacto Ambiental que presentó en 2008 y a las alegaciones que se formularon desde el ámbito social y ambiental. La Autoridad Portuaria presentó un nuevo plan en el que, para saltarse la normativa ambiental, buscaba convertir la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) en una mera formalidad.

En una decisión histórica, en marzo de 2011, el Ministerio de Medio Ambiente no autorizó la ampliación⁵³. Como alegaba Greenpeace, el proyecto no contemplaba una visión global de las infraestructuras portuarias en el Estrecho. El puerto de Algeciras y el recién inaugurado puerto de Tánger-Med (Marruecos) son las cabezas actuales del puente naval del Estrecho al confluir en estos puntos las infraestructuras viales, ferroviarias, portuarias y de preeembarque. En Tarifa no existe ninguna infraestructura de acceso. La Autoridad Portuaria promocionaba la ampliación para localizar allí los ferris de pasajeros, aunque durante los últimos años ha sido manifiesto el descenso de tráfico de pasajeros por el Estrecho (en 2009 se situó por debajo de los niveles de 2006). El tráfico de pasajeros para 2015 calculado por la Autoridad Portuaria para justificar el puerto estaba sobreestimado. La cifra de pasajeros registrada en 2009 es inferior a la previsión que pretende justificar el proyecto (872.103 pasajeros menos, o sea 15,4% por debajo). La progresión real indica que en 2015 el tráfico será sustancialmente inferior al previsto.


▶ continúa



< 03

Simulación de la ampliación del puerto de Tarifa.

Elaboración propia e imágenes de Google Earth.

 Ampliación proyectada

0,5 kilómetros



▶ continúa

Este proyecto pretendía desviar el tráfico marítimo de las dársenas existentes en la bahía de Algeciras mediante la construcción de seis atraques para ferris, dos rampas de camiones, una estación marítima, aduana, almacenes, etc. lo que ocuparía una superficie de 61,4 hectáreas (equivalente a 120 campos de fútbol).

Tras la DIA negativa, han vuelto a surgir los argumentos a favor de la ampliación que ignoran la legislación ambiental y reflejan una incapacidad para encontrar una alternativa de futuro en el campo de Gibraltar que no pase por asfixiar a los andaluces con más infraestructuras portuarias. De hecho, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, a pesar de las dos negativas consecutivas del Ministerio de Medio Ambiente, ha decidido respaldar de manera unánime la ampliación del puerto de forma que junto al Gobierno central y la Junta de Andalucía puedan “llevar a cabo cualquier actuación que permita la justicia para defender la ampliación”⁵⁴. La ministra de Medio Ambiente también ha declarado que se establecerá el trabajo necesario para que Tarifa pueda tener un puerto sostenible. De esta forma las autoridades consideran el trabajo de evaluación y participación ciudadana como un mero formalismo^V.

Existe una clara alternativa al megapuerto, que pasa por la reordenación del espacio portuario existente tanto en Tarifa como en Algeciras, sin alterar el perfil costero del municipio y sin deteriorar los hábitats y el entorno de especies del Parque y de la periferia.

Un monstruo, el puerto de Algeciras, que no deja de crecer

Además de la administración del puerto de Tarifa, la Autoridad Portuaria gestiona su puerto principal situado en la bahía de Algeciras. Han sido varias las ampliaciones que el puerto ha sufrido, lo que ha aumentado la presión sobre el Parque Natural del Estrecho. Una de las actividades que permite la Autoridad Portuaria fuera de la lámina de agua que ocupa el puerto de Algeciras y dentro de la bahía es el *bunkering*^{VI}, de hecho parte del fondeadero C y el fondeadero D destinados a esta actividad se encuentran dentro del Parque Natural con la contaminación crónica que esta provoca⁵⁵. El riesgo, por ejemplo, en el fondeadero C es constante porque además tras la ampliación del puerto en Isla Verde Exterior esta zona queda en medio de un espacio para maniobras de buques⁵⁶.

▶ continúa

En una decisión histórica, en marzo de 2011, el Ministerio de Medio Ambiente no autorizó la ampliación.

“La zona del Estrecho es un ejemplo exquisito de cómo hay que conjugar protección y desarrollo. Creemos que no solo es viable, sino que este maridaje de protección y desarrollo es necesario”⁵⁷.

Declaraciones de Juan José Díaz Trillo, consejero de Medio Ambiente, el 24 de septiembre de 2010, cinco meses antes de que el Ministerio de Medio Ambiente rechazase la ampliación por, entre otras razones, el riesgo importante sobre algunos valores del Parque Natural del Estrecho, que forma parte de la Red Natura 2000.

» continúa

Isla Verde, 121 campos de fútbol sobre el mar

En 2009, se adjudicaba la última fase de la ampliación del puerto en Isla Verde, la ampliación de esta zona del puerto ha supuesto una inversión de 510 millones de euros en los últimos años⁵⁸ y una superficie ganada al mar de 121 hectáreas⁵⁹. La ambición por ocupar toda la bahía, de la Autoridad Portuaria no ha tenido límite. Aunque en la actualidad la Autoridad Portuaria intenta recuperar el frente marítimo para todos los algecireños, la presencia del puerto parece engullir a la ciudad. Fruto de ese intento por eliminar el paisaje de hormigón del litoral, la Autoridad Portuaria, el Ayuntamiento de Algeciras y la Junta de Andalucía firmaron un convenio de colaboración en 2009⁶⁰ para crear un paseo marítimo con un jardín de palmeras por el muelle de Ribera y unas instalaciones para uso y disfrute de los ciudadanos.

Pero a la vez que intenta recuperar el mar, la Autoridad Portuaria licita nuevas obras. OHL va a construir a lo largo del muelle Juan Carlos I una de las mayores terminales de hidrocarburos de España⁶¹, compuesta por 22 tanques de hasta 40.000 metros cúbicos de capacidad para almacenar gasóleos y gasolinas, y la construcción de un pantalán de 300 metros de longitud para el atraque de buques de hasta 225.000 toneladas. Estas instalaciones estarán a tan solo un kilómetro de la ciudad. Pero mientras tanto, la Autoridad Portuaria instala palmeras en Llano Amarillo para que los algecireños recuperen su preciado mar. ■

01



< 01

Verja que separa el puerto de la ciudad de Málaga.

ANDALUCÍA

AUTORIDAD PORTUARIA DE MÁLAGA



NOMBRE:

Autoridad Portuaria de Málaga.

PROVINCIA:

Málaga (Andalucía).

INFRAESTRUCTURAS GESTIONADAS POR ESTA AUTORIDAD PORTUARIA:

Puerto de Málaga.

CONFLICTO AMBIENTAL:

No se detectan grandes conflictos ambientales al estar la bahía de Málaga muy deteriorada por la actividad humana.

PRESUPUESTO:

Para el “Sea Shopping” (muelle 1): 80 millones de euros. Para El Palmeral de las Sorpresas (muelle 2): 32,15 millones de euros⁶², para el muelle de contenedores (muelle 9), 110 millones de euros⁶³, Estación Marítima del Levante para cruceros: 27 millones de euros⁶⁴.

EQUIVALENCIAS:

El Palmeral de las Sorpresas ha costado diez veces más que el presupuesto de 2011 de la Diputación de Málaga en fomento del empleo. Cada metro de El Palmeral de las Sorpresas ha costado 80.000 euros⁶⁵.

“Es verdad que llega a la cota de 18 metros pero no es una pared. Hay una parte exenta, permeable... Al peatón, al coche que pasa no le quita perspectiva. Es como un edificio que cuelga, con lo que no te encuentras un paredón. Hay tres o cuatro metros permeables sobre la calle”.

Declaraciones de Enrique Linde, presidente de la Autoridad Portuaria del Puerto de Málaga sobre la construcción de un edificio de 18 metros de altura y 100 metros de ancho entre los muelles 1 y 2, aparecidas en el diario Málaga Hoy el 30 de enero de 2010

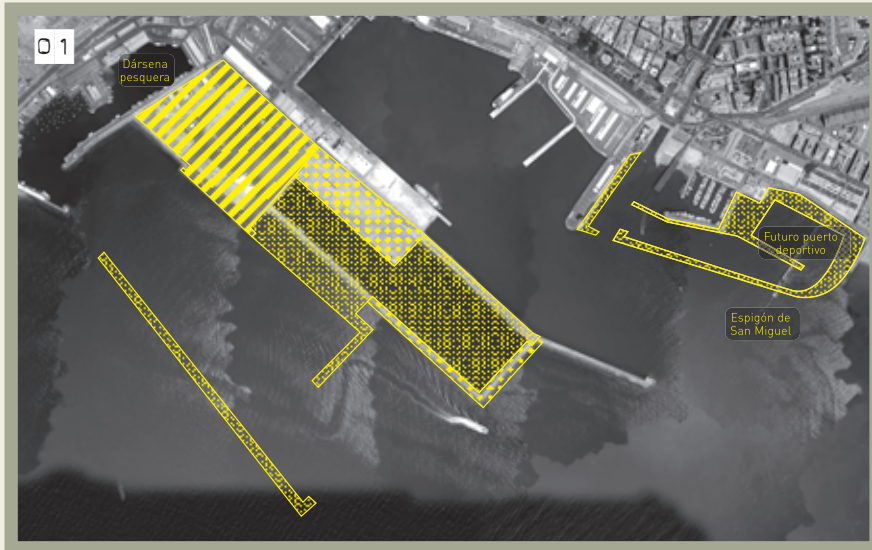
Separando la mar de la tierra

Desde los años 70 del siglo anterior el puerto no ha dejado de crecer. En un corto intervalo de tiempo, los habitantes de Málaga dejaron de disfrutar de su frente marítimo, y vieron cómo cada día se les robaba un trozo más de la costa. Una vez privatizado el litoral, la Autoridad Portuaria elaboró un Plan de inversiones 2009-2013 en el que destaca el “devolver” la superficie ganada por el hormigón de los muelles más cercanos al centro histórico de Málaga. El inicio de esta reordenación fue un protocolo entre el Ayuntamiento de Málaga y la Autoridad Portuaria en 2004, que dio lugar al Plan Especial del Puerto de Málaga. Esta profunda reestructuración de sus instalaciones planteaba un Plan Puerto-Ciudad con la cesión de terrenos de costa pero pertenecientes al puerto a la ciudad, y un Plan Ampliación que duplicará a su vez la superficie ganada al mar. Por tanto, estos planes apuntan a usos privados⁶⁶; con un puerto deportivo, en la maltratada bocana del río Guadalmedina; la ampliación de la superficie para contenedores y vehículos, y la realización de una importante inversión para aumentar el número de cruceros que atracan en sus muelles.

Como el plan tenía sombras y luces, la presión ciudadana logró paralizar la construcción de una gran superficie comercial en el muelle 1, en la “esquina de oro” del puerto⁶⁷. Bajo el pretexto de utilizar la superficie portuaria para un uso cultural se proyectaba la construcción de un gran centro comercial, lo que alteraba las condiciones del plan y del concurso para el muelle 1. Esta privatización además ignoraba la demanda histórica de los malagueños que veían en el plan la posibilidad de eliminar la verja que separa el puerto de la ciudad. Finalmente esta idea ha sido desechada. Para el muelle 2, también dentro de la estrategia para que el recinto portuario deje de estar “de espaldas al mar”⁶⁸, en la primavera de 2011 se inauguró El Palmeral de las Sorpresas, de 400 metros de longitud y 420 palmeras, para también acercar el puerto a los ciudadanos pero sin eliminar la verja.

Aún en el contexto de la operación puerto-ciudad, el complejo náutico deportivo en la zona de San Andrés ofrecerá 630 puntos de atraque para los privilegiados propietarios de embarcaciones de recreo. Y entre los muelles 1 y 2, se ubicará un polémico edificio cultural de 18 metros de alto, 25 metros de ancho y 100 metros de largo.

Mientras tanto, el Plan de Ampliación ha incluido, la ampliación del muelle 9 de la terminal de contenedores, para el cual se construyó una plataforma de 400.000 m² sobre terrenos ganados al mar. La financiación de esta obra ha venido soportada por un modelo mixto público y privado (Autoridad Portuaria de Málaga y Dragados SPL), además de contar con la contribución de fondos europeos FEDER⁶⁹. En resumen, mucha infraestructura para devolver a los malagueños su frente litoral. ■



< 01

Simulación de la ampliación del puerto de Almería.

Elaboración propia e imágenes de Google Earth.

1ª Ampliación (ejecutada)

2ª Ampliación (ejecutada)

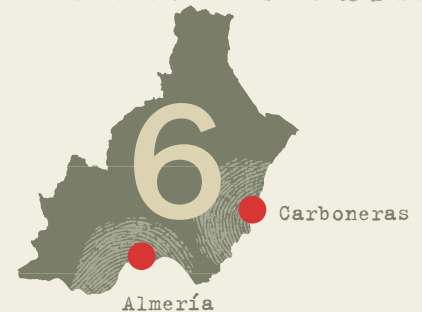
3ª Ampliación (proyectada)

0,5 kilómetros



ANDALUCÍA

AUTORIDAD PORTUARIA DE ALMERÍA



NOMBRE:

Autoridad Portuaria de Almería.

PROVINCIA:

Almería (Andalucía).

INFRAESTRUCTURAS GESTIONADAS POR ESTA AUTORIDAD PORTUARIA:

Puerto de Almería, puerto de Carboneras.

CONFLICTO AMBIENTAL:

El puerto deportivo de Almería privatizará la playa más cercana a la ciudad destruyendo este último tramo de litoral. La ampliación del puerto de Carboneras, industrializa aún más esta franja costera, afectando a la capacidad de amortiguación del Parque Natural de Cabo de Gata-Níjar.

PRESUPUESTO:

Para el puerto deportivo 42.405.700 euros⁷⁰, para la ampliación del puerto de Carboneras: 25 millones de euros⁷¹.

EQUIVALENCIAS:

La regeneración de 18 playas almerienses en 2010 para disfrute y beneficio económico de la industria turística, supuso una inversión 32 veces inferior a la construcción del puerto deportivo⁷².



Imagen panorámica del puerto de Almería.



© Greenpeace / Arturo Rodríguez

Tras años de ampliaciones y dársenas comerciales y deportivas se ha construido una pantalla entre la ciudad y el mar.

Metro a metro, el puerto de Almería ha ido privatizando y destruyendo las playas públicas de la capital almeriense. Tras años de ampliaciones y dársenas comerciales y deportivas se ha construido una pantalla entre la ciudad y el mar. De hecho, el actual puerto deportivo, dependiente de la Autoridad Portuaria, ha destruido la playa más cercana a la capital y se han privatizado unos terrenos públicos para edificar instalaciones de uso privado que no tienen necesariamente que estar instaladas en la orilla del mar como son restaurantes, bares, oficinas, almacenes, aparcamientos, pistas deportivas y gimnasios.

Ahora, de nuevo, la Autoridad Portuaria con el apoyo del Ayuntamiento de Almería proyecta un nuevo puerto deportivo con una superficie ganada al mar para 800 amarres⁷³ y 436 plazas de aparcamiento⁷⁴. Esta ampliación ocupará la franja costera que va desde el actual puerto deportivo hasta el espigón de San Miguel. Para compensar la pérdida de espacio público, se van a incorporar "unas gradas" de 400 m² para el disfrute de los ciudadanos que podrán observar los 16.842 m² de superficie de hormigón ganada al mar para el uso de unos pocos privilegiados que posean embarcaciones de recreo⁷⁵. La Autoridad Portuaria insiste en que el proyecto de ampliación se ubica en una zona muy degradada y que el puerto deportivo revitalizará la zona, pero no tiene en cuenta que el arenal está en pésimas condiciones precisamente por la presencia del actual puerto deportivo y que se podría recuperar la zona restaurando la playa, en lugar de con la construcción de otra nueva instalación.

Más hormigón para Carboneras

También para el puerto de Carboneras, dependiente de la Autoridad Portuaria de Almería, está a punto de finalizar una importante ampliación de terminal de carga y descarga de mercancías⁷⁶. La ampliación del puerto industrializa aún más esta franja costera, en el límite del Parque Natural de Cabo de Gata-Níjar, lo que hace incompatible el desarrollo turístico con el industrial y aumenta el riesgo de vertidos por accidentes en el extremo norte de la reserva marítima de Mesa Roldán en el parque natural. Con las obras se ha construido un nuevo muelle (Ribera I) de 246 metros de longitud y otro (Ribera II) de 146 metros.



▶ continúa



< 03

Simulación de la ampliación del puerto de Carboneras.

Elaboración propia e imágenes de Google Earth.

-  Futuras obras de ampliación
-  Infraestructuras y obras de abrigo

0,5 kilómetros



▶ continúa

En 2008 cuando se anunció⁷⁷ la ampliación del puerto de Carboneras, se proyectaba un volumen de negocio de más de 120 millones de euros y que iba a crear en entorno a 400 puestos de empleo. También se prometía que la nueva infraestructura iba a permitir duplicar el tránsito de graneles sólidos (carbón, cemento, yesos, madera) y que la Autoridad Portuaria de Almería se convertiría en la tercera del país, por detrás de Tarragona y Gijón, con cerca de 11 millones de toneladas cada año. Un año después, en 2009, se anunciaba que la obra iba a crear no 400 sino 300 empleos⁷⁸. A finales de 2010, el volumen de negocio proyectado había descendido en las declaraciones públicas de 120 millones a entre 70 y 80 millones⁷⁹, pero aún con todo el Ministerio de Fomento anunciaba que “el puerto de Carboneras se va a convertir en el primer puerto de graneles de España”⁸⁰. Una vez más, se ha ampliado un infraestructura portuaria sin proyectar el acceso terrestre de camiones o trenes. Quizás en un futuro se inicien expedientes para licitar ampliaciones de vías terrestres que den suministro a un puerto mal comunicado para justificar su ampliación ■

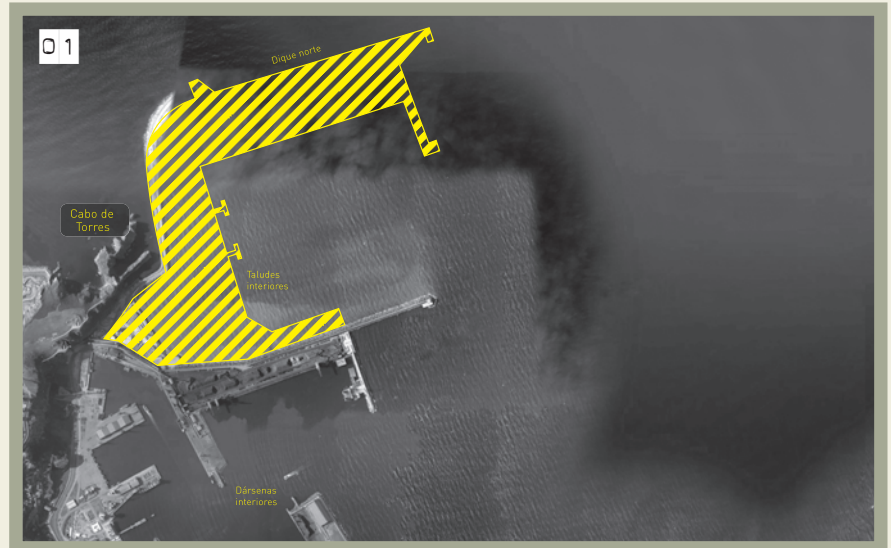
“El mercado portuario es un mercado completamente globalizado, aquí no caben protecciones ni barreras de orden interno y por lo tanto la capacidad de competir no se mide en decenas de kilómetros sino a escala global. Los puertos que quieran ser utilizados tienen que estar perfectamente preparados para la competencia. Además la competencia en este mercado es muy dura”.

Declaraciones publicadas el 21 de diciembre de 2010, del subsecretario del Ministerio de Fomento, Jesús Miranda Hita, al ser preguntado sobre la ampliación del puerto de Carboneras y la proximidad del puerto de Garrucha, a menos de 30 kilómetros⁸¹.

01 >

Simulación de la ampliación del puerto de Gijón.

Elaboración propia e imágenes de Google Earth.



ASTURIAS

AUTORIDAD PORTUARIA DE GIJÓN

NOMBRE:

Autoridad Portuaria de Gijón.

PROVINCIA:

Asturias.

INFRAESTRUCTURAS GESTIONADAS POR ESTA AUTORIDAD PORTUARIA:

Puerto de Gijón-El Musel, puerto deportivo.

CONFLICTO AMBIENTAL:

Se ha ganado una superficie al mar de 140 hectáreas, que han destruido caladeros de pesca y modificado la dinámica litoral. Se ha producido el completo desmonte del Alto de Aboño.

PRESUPUESTO:

Ampliación de El Musel: 716 millones de euros⁸².

EQUIVALENCIAS:

Solo con el sobrecoste de la obra, de 215 millones de euros, se podría haber equipado con tecnología y servicios todo el nuevo hospital universitario de Asturias⁸³.



Imagen aérea de las obras de ampliación del puerto del Musel-Gijón sobre el cabo Torres y Aboño (derecha).

El coste de la falta de planificación

El 11 de enero de 2011 se inauguró la ampliación del puerto de Gijón, que según las palabras de la propia Autoridad Portuaria se convertía así en "El Musel del siglo XXI, la gran terminal portuaria de Asturias y del norte de España que abre la puerta a un futuro económico que se podrá afrontar con mejores infraestructuras"⁸⁴. La justificación del puerto exterior a los pies de cabo Torres, se anunciaba en el año 2000, porque se iba a ubicar en él un polo energético⁸⁵ formado por una planta de regasificación (para abastecer once futuras plantas de ciclo combinado a implantar en Asturias), dos plantas de biodiésel y un parque eólico. De momento, solo se ha inaugurado la planta regasificadora. La ampliación de El Musel se ha finalizado después de casi seis años de trabajo, y ha contado con una inversión estimada de 716 millones de euros (cantidad que no incluye el IVA ni las actualizaciones de precios).

Estas obras de ampliación con el dique exterior del Musel han tenido un sobrecoste superior al 40% con respecto al presupuesto inicial (580 millones)⁸⁶. De los casi 600 millones iniciales, 248 millones han sido aportados por la Unión Europea y, de momento, solo ha pagado el 80%⁸⁷. La Autoridad Portuaria ha justificado el sobrecoste de 215 millones por la imposibilidad de explotar las canteras inicialmente previstas para suministrar los materiales necesarios para la obra. Informes de la Unión Europea (UE), en cambio, consideran que no hubo imprevistos sino falta de planificación. La oficina antifraude de la UE (OLAF) también está analizando una denuncia interpuesta al respecto por Andecha Astur. De la decisión de OLAF está pendiente la financiación de los fondos europeos.

Para solventar las maltrechas cuentas de la obra fue necesario que Puertos del Estado concediera un préstamo de 215 millones de euros a la Autoridad Portuaria de Gijón, pagadero a 37 años y con siete años de carencia. Además, se sumó un crédito del Banco Europeo de Inversiones de 250 millones de euros, a pagar en 25 años.

En 2010, meses antes de la inauguración de las obras, la dársena asturiana cerró con un movimiento de tráficos de 15,6 millones de toneladas, que suponía el segundo peor dato de la década, muy por debajo de los 21,7 millones de toneladas que movió en 2005, cuando se iniciaron las obras de ampliación de las instalaciones⁸⁸.

> continúa

» continúa

“Va siendo tiempo de que la gente de Asturias y España haga patriotismo del bueno y reivindique estas infraestructuras”.

Declaraciones de José Blanco, ministro de Fomento al inaugurar la ampliación de El Musel en enero de 2011, ampliación que lleva un sobrecoste de 215 millones de euros⁸⁹.

Impacto ambiental, sin pesca y sin playas

El proyecto de ampliación del Puerto de Gijón ha consistido en la ejecución de un nuevo dique de abrigo que parte desde el cabo de Torres. Tiene una longitud total de 3.797 metros y tres alineaciones con diferente tipología estructural, y conformará una dársena de 145 hectáreas de aguas abrigadas. La obra incluyó la construcción de un muelle ubicado en la parte norte de la dársena de 1.250 metros de longitud, con un calado de 23 metros y una anchura superior a 400 metros que permite el atraque simultáneo de tres barcos graneleros de 230.000 TPM^{VII} y 20 metros de calado. La protección de los rellenos se completa con los taludes interiores, ubicados en la parte oeste y sur de la dársena con una longitud de 1.650 metros, con lo que se obtiene una superficie total emergida de 140 hectáreas con terrenos ganados íntegramente al mar.

En 2007, debido a las obras de ampliación del puerto se dragaron más de 600 hectáreas bajo el mar para obtener los 24 millones de metros cúbicos de arena que necesitaban para los trabajos de ampliación. Aunque la Declaración de Impacto Ambiental consideraba que no “tendría impactos adversos significativos” –a pesar de reconocer unos elevados niveles de mercurio en el área de actuación– el dragado ocasionó la destrucción irremediable de los caladeros de pesca de la zona. En total se ha ganado al mar una superficie de 140 hectáreas con un dique de abrigo de seis kilómetros de longitud.

En ese sentido, hay que tener en cuenta que buena parte de la flota gijonesa faenaba por fuera del dique Príncipe de Asturias, es decir, en el espacio que ahora forma la nueva dársena y en el terreno actualmente ocupado por el hormigón. Como la legislación y la lógica impiden calar aparejos de pesca en zona portuaria, los miembros de la Cofradía de Pescadores Virgen de la Soledad tienen que buscar ahora los centollos fuera del nuevo dique Norte. La campaña de este año del centollo se ha visto directamente afectada⁹⁰. Además ya es perceptible el efecto de la modificación de la dinámica litoral y la falta de aporte de sedimentos a la playa de San Lorenzo⁹¹. La playa es el principal arenal del concejo y punto de atracción turística de la ciudad.

La voracidad del puerto no solo ha terminado con el medio marino circundante sino que a finales de 2009 se iniciaba el desmonte y derribo de viviendas históricas del Alto de Aboño, un monte que se ha visto irremediablemente desfigurado al ser utilizado en parte como relleno en la ampliación del puerto. No solo se ha destruido el monte sino que se están produciendo graves afecciones a la playa de Peña María y a la de Xivares. La Audiencia Nacional anuló el pasado mes de febrero la tramitación del plan de ampliación en el desmonte de Aboño ya que el proyecto previo carecía de estudio de impacto ambiental⁹². La sentencia abundaba en “el daño irreparable sobre las playas de Peña María y Xivares”.

Todavía quedan muchos aspectos sin resolver en torno al nuevo puerto. En primer lugar aún no se conoce el coste definitivo y existen incógnitas sobre la financiación europea, además falta por liquidar la deuda con los contratistas; en segundo lugar queda por resolver cómo será su futuro equipamiento del puerto y cuál será su orientación estratégica, y finalmente todavía hay que desarrollar las infraestructuras complementarias y necesarias⁹³.

Mientras tanto la Autoridad Portuaria, ajena a tanto despropósito, ha inaugurado un servicio de visitas turísticas guiadas para que los ciudadanos puedan pasear por encima del hormigón que ha destruido esta zona del Cantábrico⁹⁴. Y entre excursión y excursión, la Autoridad Portuaria reclama el acceso por autovía, por ferrocarril y una Zona de Actividades Logísticas e Industrias de Asturias (ZALIA) para dar uso a mucha de la superficie ganada al mar⁹⁵.


^{VII} La unidad TPM, Tonelada de Peso Muerto es la unidad de medida para determinar la capacidad de carga de una embarcación. Esta carga incluye la carga, el combustible, las provisiones, el lastre, el agua, la tripulación y su equipaje.




< 01

Simulación de la ampliación del puerto de Avilés.

Elaboración propia e imágenes de Google Earth.

 1ª Ampliación

 2ª Ampliación

 3ª Ampliación

1 kilómetro



ASTURIAS

AUTORIDAD PORTUARIA DE AVILÉS



NOMBRE:

Autoridad Portuaria de Avilés.

PROVINCIA:

Asturias.

INFRAESTRUCTURAS GESTIONADAS POR ESTA AUTORIDAD PORTUARIA:

Puerto de Avilés (puerto comercial, puerto pesquero y puerto deportivo).

CONFLICTO AMBIENTAL:

Destrucción de las marismas de Recastrón. Modificación de la dinámica costera con efectos en el Monumento Natural de la Ensenada de Llodero y Charca de Zeluán y sus dunas, desaparición de la arena en la playa de Las Salinas.

PRESUPUESTO:

Desarrollo portuario en la margen derecha de la ría de Avilés: 90 millones de euros⁹⁶.

EQUIVALENCIAS:

90 millones de euros son las ayudas de la Unión Europea que recibirán 15.000 ganaderos y agricultores de Asturias para el periodo 2014-2020⁹⁷.

02 >

Actividad industrial en el puerto de Avilés con la ría al fondo.



© Greenpeace / Pedro Armestre

Para qué reordenar, si se puede generar obra

El puerto de Avilés se encuentra a tan solo 20 kilómetros del vecino puerto de El Musel en Gijón. Aunque la ampliación de El Musel ha supuesto la mayor obra pública en la historia de Asturias, Avilés no se quiere quedar atrás. En 2004 se hizo público el proyecto de ampliación en la margen derecha de la ría en tres fases⁹⁸. Antes de la ampliación de Avilés, El Musel era ya una competencia muy importante. Y sin embargo, cuando ya se estaban acometiendo las obras en El Musel, Avilés anunció su ampliación. Además, el movimiento de mercancías en Avilés con los muelles actuales sin las tres fases de ampliación, era de cuatro millones de toneladas, aunque ha llegado a acoger hasta seis⁹⁹, una cifra, sin embargo, muy inferior para la que la actual explanada de la margen izquierda tenía capacidad.

Pero en 2007 se dio luz verde al proyecto que tiene una previsión presupuestaria de 90 millones de euros y que supone una nueva superficie de 378.089 metros cuadrados¹⁰⁰. Cuando se iniciaron las obras de la primera fase, Puertos del Estado afirmó entonces que la segunda y la tercera fase de ampliación tendrían que esperar hasta que hubiese suficiente tráfico y se pudiese verificar la demanda¹⁰¹. En 2011, con una previsión de cinco millones de toneladas¹⁰², cifra inferior a los seis millones que Avilés movía en 2006, se da por hecho que se van a acometer todas las fases de ampliación¹⁰³.

El proyecto estaba dispuesto en tres fases para aumentar el calado del puerto y aumentar en un kilómetro la línea de atraque. La ría ha dejado de ser un accidente geográfico natural. Para la Autoridad Portuaria, la ría es un "canal de navegación" y para poder acometer la obra de la margen derecha se licitó el dragado de la ría con un presupuesto de 4.350.000 euros¹⁰⁴. El dragado de la Curva de Pachico para conseguir un mayor calado, significa volver a perder terreno del Monumento Natural de la Ensenada de Llodero y Charca de Zeluán. Esta zona ya se dragó con anterioridad y la erosión producida fue tan grande que se perdió mucho más terreno del contemplado inicialmente, y provocó la desaparición de una especie protegida por la legislación autonómica, la Acelga Salada (*Limonium vulgare*).

▶ continúa

En la memoria ambiental del proyecto de ampliación, sobre el impacto en las marismas se afirmaba que las aves acuáticas que viven en Recastrón se "irán a otros sitios".

“En un contexto de crisis como el actual, no es moco de pavo conseguir que Puertos del Estado autorice nuevas inversiones. Las obras se miran con lupa más que nunca, y no solo por razones financieras, sino porque es objetivo del Estado garantizar que los proyectos tengan lógica economicista, esto es, que estén justificados en términos de utilidad y rentabilidad portuaria”¹⁰⁵.

Declaraciones del presidente de la Autoridad Portuaria de Avilés, aparecidas el 14 de mayo de 2011 en el diario La Nueva España. A pesar de las inversiones, el puerto sigue por debajo de las seis millones de toneladas en mercancías movidas en 2006 y continúa adelante con la segunda y tercera fase de ampliación.

▶ continúa

Adiós a las marismas de Recastrón

En el estuario sobrevivían dos espacios naturales. Al anunciar la Autoridad Portuaria la ampliación del puerto en el margen derecha, se anunciaba también la destrucción de las marismas de Recastrón¹⁰⁶. Existían alternativas mucho menos dañinas con el medio ambiente, más baratas y más fáciles de construir¹⁰⁷. En el proyecto existía la posibilidad de explotación de la margen izquierda ya destruida (desde la bocana de la ría hasta la dársena de San Juan). Con esta alternativa se podían conseguir 750 metros de línea de atraque y 105.000 metros cuadrados de superficie de explanada. En la opción de la margen derecha se podían conseguir 1.725,92 metros de línea de atraque y 378.081 metros cuadrados de superficie. Es decir, la opción de ampliación del puerto sobre las marismas de Recastrón ofrecería una cuarta parte más de línea de atraque y un tercio más de superficie que la opción de la margen izquierda, aunque con un coste muchísimo mayor.


En la memoria ambiental del proyecto de ampliación, sobre el impacto en las marismas se afirmaba que las aves acuáticas que viven en Recastrón se “irán a otros sitios”. La lucha ecologista local contra la ampliación del puerto ha sido intensa, pero finalmente el Tribunal Superior de Justicia de Asturias desestimó la suspensión de las obras de ampliación portuaria de la margen derecha de la ría, tras una denuncia de Grupo de Ornitología Mavea. El Tribunal Superior de Justicia de Asturias consideró que “el interés público de estas obras prima sobre el hipotético interés público de protección del medio ambiente invocado por la parte recurrente”¹⁰⁸.

En 2009 y pese a la crisis económica se adjudicó la segunda fase de las obras con un presupuesto aproximado de 33 millones de euros¹⁰⁹, unas obras que ya han comenzado aunque los tráficos de mercancías se sitúan en los niveles de 2008^{viii}. Poco después, la Autoridad Portuaria revisó su plan de ampliación para poder alcanzar más de medio millón de metros cuadrados de superficie, en vez los 378.081 previstos inicialmente¹¹⁰. Esta ampliación no está incluida en la memoria ambiental y desde la Autoridad Portuaria se justifica la nueva ganancia de espacio en los muelles con el argumento de que así se evitan “estrecheces”, en palabras del presidente del Puerto¹¹¹. En 2011, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria ha incluido en su propuesta de inversiones 2011-2015 una previsión para acometer la tercera fase de la ampliación¹¹². Dando por sentado que el tráfico iría en aumento. Hoy las marismas han desaparecido y con ellas las aves y la vegetación¹¹³ ■

01 >

Simulación de la ampliación del puerto de Santander.

Elaboración propia e imágenes de Google Earth.

 Ampliación Sur del Muelle de Raos

1 kilómetro



CANTABRIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTANDER

NOMBRE:

Autoridad Portuaria de Santander.

PROVINCIA:

Cantabria.

INFRAESTRUCTURAS GESTIONADAS POR ESTA AUTORIDAD PORTUARIA:

Puerto de Santander.

CONFLICTO AMBIENTAL:

El relleno con hormigón de zonas intermareales de alto valor ambiental en el entorno de la bahía de Santander.

PRESUPUESTO:

El proyecto de muelle 9 en Raos: 29,9 millones de euros. Paseo marítimo y zona de ocio: 150 millones de euros.

EQUIVALENCIAS:

Con el presupuesto para el muelle 9 de Raos se podrían construir 10 colegios.

“La base del nuevo frente marítimo es la decisión del puerto de Santander de poner a disposición de los santanderinos su gran patrimonio”¹¹⁴.

Declaraciones de la secretaria general del PSOE de Santander, el 17 de diciembre de 2010, en una visita a las instalaciones portuarias. El Puerto de Santander se “congratula” de poner a disposición de los santanderinos unos terrenos que ya fueron públicos y que nunca debieron dejar de serlo.

El muelle número 9

La superficie de la bahía de Santander se ha reducido a la mitad como consecuencia de labores de desecación, relleno y cerramiento que se llevaron a cabo para responder a las necesidades del sector minero e industrial, y del desarrollo urbanístico de la bahía misma y su entorno. El puerto de Santander ocupa el 14% de la zona rellenada en la bahía, lo que no solo ha provocado una destrucción física directa en la bahía, sino que la actividad industrial que se ha producido durante décadas también han tenido un efecto sobre la contaminación de las aguas y los sedimentos.

En 2005, debido a la presencia de metales pesados como el cinc y el plomo, la zona portuaria y su entorno fueron declarados no aptos para la producción de moluscos. De hecho, análisis realizados en flora y fauna han detectado elevados niveles de hidrocarburos aromáticos policíclicos (PAH) muy vinculados a la contaminación procedente de la actividad portuaria y al tráfico marítimo. Las muestras recogidas en las cercanías del puerto de Santander eran las segundas con mayor concentración de PAH de entre las más de 40 recogidas en la costa cantábrica¹¹⁵.

A pesar de la destrucción ya realizada sobre el lecho marino, en 2010 se presentó¹¹⁶ el Plan director de infraestructuras del puerto de Santander que proyecta la ampliación y relleno de la dársena sur del muelle de Raos con una superficie de relleno total de 750.000 m². El proyecto del muelle 9 de Raos consiste en la construcción de un dique de unos 280 metros de longitud. Además supondrá el dragado de 1,1 millones de m³ y tendrá un coste de 29,5 millones de euros. Las once cooperativas de mariscadores de la bahía se han opuesto a la obra ya que la zona de los rellenos, aunque nunca fue declarada legalmente de interés marisquero, concentra importantes bancos de moluscos. El relleno también provocará una disminución de la superficie intermareal y submareal, lo que modificará la salinidad y la disponibilidad de oxígeno, y afectará por lo tanto a la flora y fauna marinas, lo que provocará la pérdida de puestos de trabajo como han denunciado los propios trabajadores. SEO/BirdLife denuncia¹¹⁷ además que los planes del puerto supondrán la desaparición de un hábitat de importancia internacional para las aves migratorias europeas. Se da la circunstancia de que en la dársena sur de Raos nidifica el charrán común, un ave marina que tiene en las aguas de la bahía de Santander su única colonia en todo el Cantábrico, lo que pone de manifiesto las exquisitas condiciones ambientales que reúne esta zona para esta especie, donde habitan 35 parejas.

▶ continúa

02 >

Imagen del puerto de Santander con la ciudad al fondo.



© Greenpeace / Elisabeth Andrés

> continúa

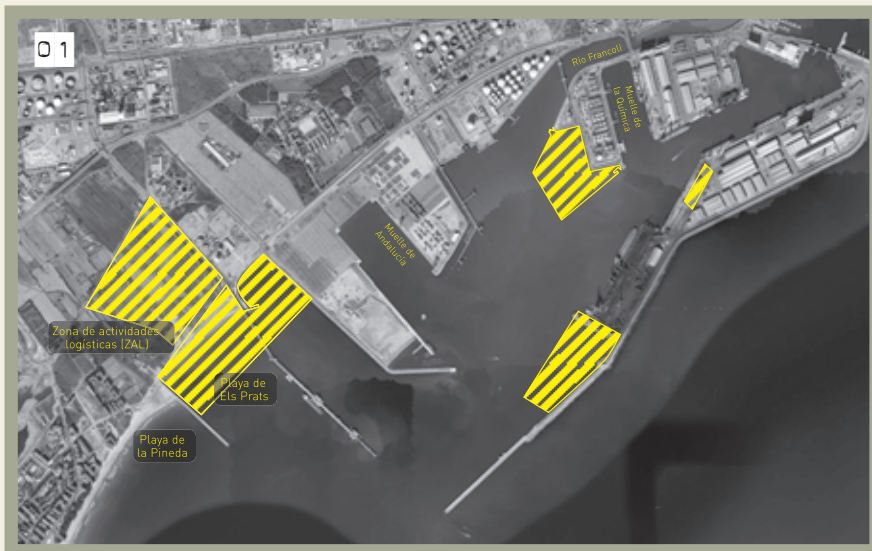
En 1999 la Universidad de Cantabria elaboró un estudio de los valores ambientales de este sector en el que se ponía de manifiesto el grave impacto ambiental que originarían los planes del puerto de Santander, a pesar de lo cual en 2003 la Secretaría General de Medio Ambiente dictó una resolución en la que consideraba que no era necesario someter a procedimiento de evaluación ambiental el proyecto de construcción del muelle número 9 de Raos¹¹⁸. Según la Secretaría “no se deducía la posible existencia de impactos ambientales significativos¹¹⁹” aunque el plan especial de ordenación del sistema general portuario de Santander obligaba a la evaluación ambiental del proyecto. Hoy, más de cinco años después, todavía no se han adjudicado las obras.

Devolviendo la costa a Santander

Análisis realizados en flora y fauna han detectado elevados niveles de hidrocarburos aromáticos policíclicos (PAH) muy vinculados a la contaminación procedente de la actividad portuaria.

Este crecimiento desmesurado del puerto ha impedido a los cántabros disfrutar de parte de su frente marítimo. Para recuperar lo perdido, la Autoridad Portuaria, el Gobierno de Cantabria y el Ministerio de Fomento firmaron en la primavera de 2010 un protocolo para poner a disposición de la ciudad cerca de medio millón de metros cuadrados, con la creación de uno de los paseos marítimos más largos de Europa, con 12 kilómetros de longitud entre La Marga y Matalañas¹²⁰. Estas obras tienen una inversión cercana a los 150 millones de euros¹²¹.


Lo lógico sería que el puerto debería desestimar sus planes de expansión y emplear sus esfuerzos en optimizar el espacio del que dispone, ya que la sostenibilidad ambiental se demuestra al combinar el desarrollo y el respeto a los recursos naturales. Así no sería necesario “abrir la ciudad al mar”¹²² una ciudad que creció en una hermosa bahía ■



< 01

Simulación de la ampliación del puerto de Tarragona.

Elaboración propia e imágenes de Google Earth.

 Ampliaciones proyectadas

0,5 kilómetros



CATALUÑA /

AUTORIDAD PORTUARIA DE TARRAGONA



NOMBRE:

Autoridad Portuaria Tarragona.

PROVINCIA:

Tarragona (Cataluña).

INFRAESTRUCTURAS GESTIONADAS POR ESTA AUTORIDAD PORTUARIA:

Puerto de Tarragona.

CONFLICTO AMBIENTAL:

Expansión constante de sus infraestructuras con destrucción de espacios naturales protegidos (Els Prats de Vila-seca) y playas (La Pineda). Els Prats será destruido con la futura terminal de vehículos y carga rodada y la Zona de Actividades Logísticas. Episodios constantes de contaminación marina por la industria petrolífera del puerto.

PRESUPUESTO:

Ampliación del muelle Andalucía: 60 millones. Ampliación del muelle de "la Química": 76,5 millones.

EQUIVALENCIAS:

El coste del muelle de la Química, situado al sur del puerto, es 38 veces superior al presupuesto anual destinado a la promoción del Turismo del Ayuntamiento de Salou¹²³.

02 >

Bañistas en la playa
La Pineda, con el puerto
de Tarragona en segundo
término.



© Greenpeace / Jesús Pérez

“Sabemos que el tráfico de mercancías químicas es de los que más se incrementará en los próximos años y tenemos que estar preparados para dar respuesta al sector”.

Declaraciones del presidente de la Autoridad Portuaria Josep Antón Burgasé, en El Periódico¹²⁴ el 19 de agosto de 2010, al anunciar una nueva obra, la ampliación del muelle de “la química”.

Crisis, ¿qué crisis?

El de Tarragona es un puerto pesquero, comercial, de pasajeros y deportivo. En 2004, se prolongó el dique de Levante 820 metros con un presupuesto de 42 millones de euros¹²⁵ que fueron cofinanciados por la Autoridad Portuaria y la Unión Europea. De esta forma se iniciaba una ampliación desproporcionada para crear una nueva terminal de contenedores y proteger las instalaciones de los temporales. Teniendo en cuenta el presupuesto de obra, cada metro de dique costó alrededor de los 51.000 euros.

La playa de La Pineda y la más cercana al puerto, la del Els Prats de Vila-seca, se han visto directamente afectadas por todas las ampliaciones, a pesar de que parte de Els Prats pertenece a la Red Natura 2000 (que incluye incluso restos históricos de la era romana). En 2009, como el espacio protegido es un estorbo para la ampliación del extremo sur del puerto, fueron descatalogadas siete hectáreas del parque¹²⁶.

Desde entonces, la Autoridad Portuaria ha ido anunciando diferentes ampliaciones y sus fuentes de financiación. En 2007, tras un aumento del 14,3% respecto al año anterior de las toneladas gestionadas en el puerto, se anunciaba una inversión de 750 millones de euros para nuevas obras¹²⁷. En 2008, la Autoridad Portuaria notificaba¹²⁸ una inversión “menor” de 200 millones de euros en infraestructuras en cinco años. De las obras previstas, destacaba la ampliación del muelle de Andalucía que le costaría 50 millones.

A la inversión total, se le sumaba además una partida de 140 millones euros, sufragada con capital privado, para la construcción del muelle de las Illes Balears, que iba a ganar al mar 21 hectáreas de terreno. Precisamente en 2008, el tráfico portuario cayó entre un 7% y un 8% en Tarragona¹²⁹. La propia Autoridad Portuaria reconocía que habían previsto una caída del 3% “pero no tan rápida ni en picado”. Paradójicamente, la Autoridad Portuaria duplicaba las inversiones respecto a 2007, que se situaban entre 65 millones y 81 millones de euros. La inversión principal estaba destinada al muelle de Andalucía para tráfico de contenedores, que se estimaba ahora en 10 millones de euros más, es decir, hasta un total de 60 millones.

En el primer trimestre de 2009, el tráfico de mercancías cayó un 23%¹³⁰ a pesar de lo cual se iniciaron los trabajos para fondear el primero de los cajones de hormigón que se iban a construir para la ampliación del muelle de Andalucía, que alcanzará los 410.000 metros, frente a los 74.380 iniciales.

▶ continúa

Lamentablemente las playas y los espacios naturales protegidos que sufren los continuos episodios de contaminación no recibirán compensación alguna.

► continúa

En septiembre de 2009, el tráfico de mercancías se había recuperado aunque su descenso todavía era del 14,2%¹³¹. En octubre de 2010 el ministro de Fomento, José Blanco, inauguraba finalmente el muelle de Andalucía a falta de terminar las obras de la parte interna del muelle, con una extensión ya ganada al mar de 180.000 metros cuadrados¹³². Ahora la Autoridad Portuaria reclama el desarrollo de plataformas logísticas como la impulsada por la Generalitat en L'Aborç (Baix Penedès).

En 2010, el Ministerio de Fomento anunció recortes en su presupuestos debido a la crisis, con una reducción de 5.000 millones en el presupuesto de 2010¹³³. De esta forma se quedaba en el tintero el proyecto de construcción de una segunda bocana para el tránsito de pasajeros que tenía un presupuesto estimado de 200 millones de euros.

Pero poco después y a pesar de la crisis, la Autoridad Portuaria estudiaba ampliar el muelle de la Química para que pasara de 14 a 32 hectáreas¹³⁴, y una línea de atraque adicional de cerca de 1.200 metros con un presupuesto de 76,5 millones de euros –más IVA–. Se dragarán un total de un millón de metros cúbicos de fondo marino para ampliar el tráfico de líquidos químicos a granel. El Puerto de Tarragona, la patronal Asociación Empresarial Química de Tarragona (AEQT), la Universidad Rovira i Virgili (URV), el Ayuntamiento y la Generalitat ya suscribieron a principios de julio de 2010 el llamado Pacto de la Química, una hoja de ruta para este motor económico de Tarragona en los próximos 20 años. En Tarragona se fabrica el 25% del total de la producción española del sector y el 44% de los plásticos.

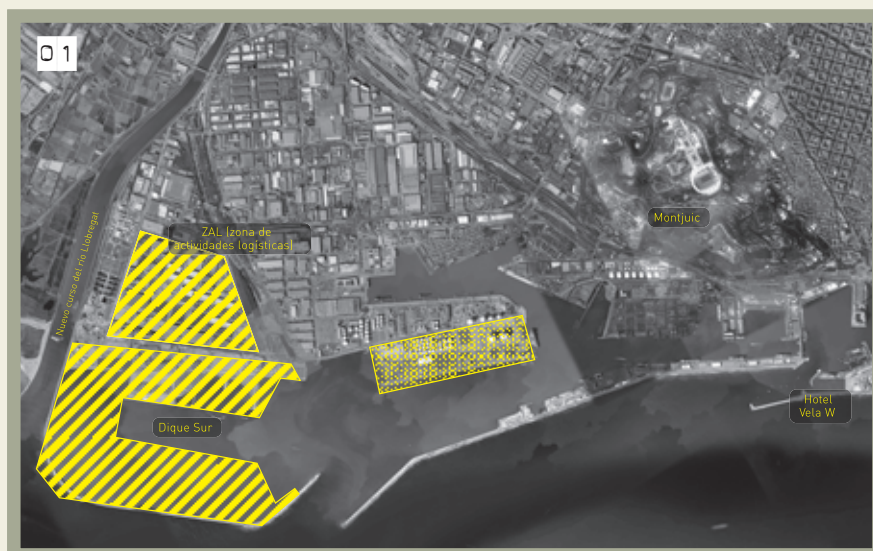
Como resultado de tanta ampliación, existe en el puerto de Tarragona una gran superficie dispuesta para industria altamente contaminante. Son numerosos los vertidos a las aguas circundantes del puerto, ya sean por las actividades del polígono industrial adyacente que comunica con el puerto a través de su emisario o por los vertidos de Repsol, a través de su monoboya instalada frente al puerto. El río Francolí, cuya bocana desemboca en el puerto, y por lo cual ha sido desviado en varias ocasiones, es uno de los más deteriorados de todo el país¹³⁵.

Hoy, los vecinos afectados por la expansión del puerto piden compensaciones por el derribo de sus casas para la creación al sur de la futura Zona de Actividades Logísticas (ZAL)¹³⁶. Lamentablemente las playas y los espacios naturales protegidos que sufren los continuos episodios de contaminación no recibirán compensación alguna. ■

01 >

Simulación de la ampliación del puerto de Barcelona.

Elaboración propia e imágenes de Google Earth.



CATALUÑA /

AUTORIDAD PORTUARIA DE BARCELONA

NOMBRE:

Autoridad Portuaria de Barcelona.

PROVINCIA:

Barcelona (Cataluña).

INFRAESTRUCTURAS GESTIONADAS POR ESTA AUTORIDAD PORTUARIA:

Puerto de Barcelona.

CONFLICTO AMBIENTAL:

Privatización del frente litoral de Barcelona, destrucción de hábitats costeros como el delta del Llobregat, modificación radical de la dinámica costera de transporte de sedimentos.

PRESUPUESTO:

Plan Director del Puerto de Barcelona: 1.630 millones de euros¹³⁷ con un 30% de inversión privada (desvío y canalización del río Llobregat: 60 millones de euros). El plan incluye: una nueva zona de ocio en el Moll dels Pescadors: 10,5 millones de euros. Ampliación del Moll de l'Energia: 9 millones de euros. Construcción del hotel Vela (presupuesto privado): 156,9 millones de euros¹³⁸, la superficie ganada al mar (costeada por la Autoridad Portuaria): entre 60 y 80 millones de euros¹³⁹.

EQUIVALENCIAS:

El presupuesto del Plan Director del Puerto de Barcelona (1.630 millones de euros) es mayor que todo el presupuesto de 2011 de la Generalitat de Cataluña para la gestión del territorio y su sostenibilidad (1.389 millones de euros) que incluye la gestión de la movilidad y sus carreteras, medio ambiente, la Agencia Catalana del Agua, la de meteorología o la gestión de los ferrocarriles y aeropuertos de Cataluña¹⁴⁰.

02



© Greenpeace / Jesús Pérez

< 02

La bocana del puerto de Barcelona desde Montjuic.

Privatizando la costa, el hotel Vela

Con 12 kilómetros¹⁴¹ de ocupación de costa, la destrucción que ha supuesto para el litoral catalán el puerto de Barcelona no deja lugar a la duda. Es uno de los mejores ejemplos del uso de suelo portuario para actividades no portuarias que favorecen la privatización de la costa. La Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general, establece la independencia y planificación económica por parte de cada una de las autoridades portuarias repartidas por toda la costa, la posibilidad de inversión privada en los proyectos y actuaciones de estos puertos de interés general y, además la posibilidad de competir unos con otros. La aplicación de esta ley, está provocando que autoridades portuarias como la de Barcelona busquen un saneamiento de sus cuentas y ser competitivas económicamente con proyectos como el del hotel W Barcelona (conocido también como hotel Vela). Aunque la Ley de Costas prohíbe construir, en líneas generales, a menos de 100 metros, el hotel se salta esta normativa porque se levanta en terrenos portuarios. La Ley de Puertos obliga a construir edificios para uso portuario a 20 metros de la línea de mar. Es decir, en terrenos públicos se construye un supuesto "equipamiento portuario" de capital y gestión privados para uso y disfrute de los que puedan pagar los 300 euros por noche que cuesta la habitación más "económica"¹⁴². El famoso hotel de lujo, de 99 metros de altura y 26 plantas, privatiza 90.717 metros cuadrados del espacio público y lo pone al servicio de unas pocas personas¹⁴³.

Para hacer esto posible, los proyectos han sido incluidos en la planificación urbanística del Ayuntamiento de Barcelona, quien también los ha promovido, con el beneplácito de la Generalitat de Cataluña, lo que supone un mal uso de la Ley de Costas. De hecho parte del suelo del barrio de la Barceloneta se ha cambiado a Dominio Público Portuario, de uso residencial a industrial. En primavera de 2011, la Comisión de Gobierno del Ayuntamiento aprobaba¹⁴⁴ una nueva transformación de la zona del Port Vell, que afecta a 155.877 metros cuadrados de suelo, y que permitirá, entre otras cosas, la construcción de una marina deportiva, con capacidad para 400 embarcaciones, cerca del hotel W.

El plan, propuesto por la Autoridad Portuaria que ejecutará las obras, también incluye la construcción de las zonas de ocio en el Moll dels Pescadors. Además el complejo de la nueva bocana lo completa la futura sede de la clínica Barceloneta y tres edificios. De momento se desconoce el coste total de la obra, que con seguridad será uno de los negocios del año en la ciudad. Lo que sí tiene precio es la reforma del Moll dels Pescadors, con 10,5 millones de euros de presupuesto para demoler la lonja de pescadores y la fábrica de hielo.

Aunque la Ley de Costas prohíbe construir a menos de 100 metros, el hotel Vela se salta esta normativa porque se levanta en terrenos portuarios.

▶ continúa

El hotel Vela es “una nueva apuesta por el siglo XXI y por la modernidad”.

Declaraciones en mayo de 2009, del tercer teniente de alcalde, Jordi William Carnes, al ser preguntado por la cercanía del hotel Vela al mar¹⁴⁵.



© Greenpeace / Ruth Arbues

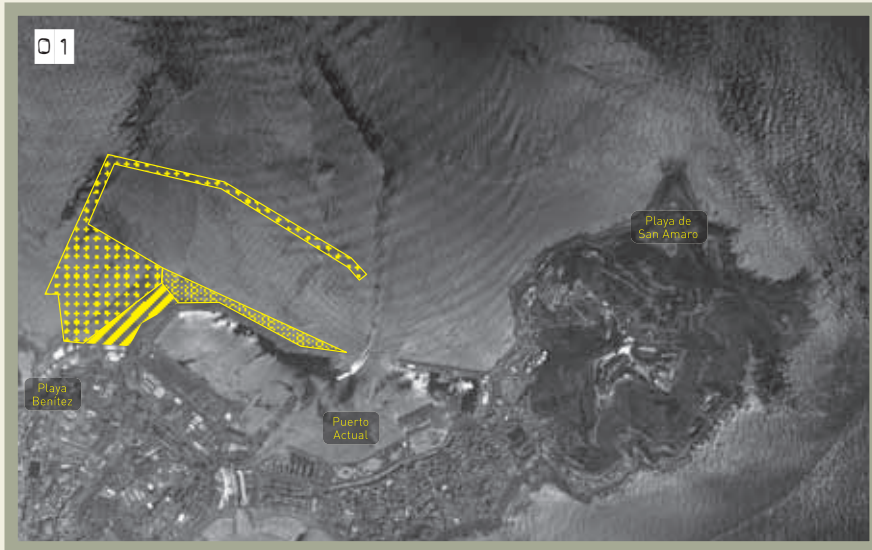
» continúa

Adiós al delta del Llobregat

La destrucción sigue imparable. El segundo Plan Estratégico del Puerto de Barcelona 2003-2015 pretende doblar la superficie del puerto a través de ganar espacio al delta del Llobregat y para pasar de 36 a 1048 hectáreas. Este plan forma parte del Plan Delta¹⁴⁶ que permitirá la expansión del puerto para configurar la plataforma logística del Delta. Se plantea realizar una transformación radical de este humedal para consolidar servicios logísticos (ZAL) y las comunicaciones internas del puerto, de forma que sería necesario desviar nuevamente la parte baja del río Llobregat, y llevarlo 2,5 kilómetros aguas al sur, lo que modificaría, una vez más, la dinámica litoral de la costa barcelonesa con efectos ambientales aguas arriba y abajo de la infraestructura portuaria, y en las marismas que conforman los espacios naturales del delta.

También la Autoridad Portuaria proyecta la ampliación del Moll de l'Energia, también conocido como el “de los inflamables” hasta un total de seis nuevas hectáreas para permitir la llegada de buques cisterna de hasta 280 metros de eslora, lo que la convertiría en una de las mayores terminales de combustibles y derivados del petróleo del Mediterráneo. La compañía rusa Lukoil ya ha mostrado su interés con una inversión de 50 millones de euros. En esta misma zona Gas Natural ha invertido 500 millones para su central de ciclo combinado.


Gracias a esta privatización del dominio público, en 2010 el Puerto de Barcelona ganó 77,8 millones de euros, que en plena crisis económica mundial supone un crecimiento del 11%¹⁴⁷. Mientras tanto la Autoridad Portuaria reclama al Ministerio de Fomento la construcción de un acceso ferroviario para su explanada de mercancías de la terminal Tercat (con un presupuesto de 300 millones de euros¹⁴⁸) ya que sin la terminal, esgrime, se está desaprovechando el suelo portuario ■





< 01

Simulación de la ampliación del puerto de Ceuta.

Elaboración propia e imágenes de Google Earth.

 1ª Ampliación

 2ª Ampliación

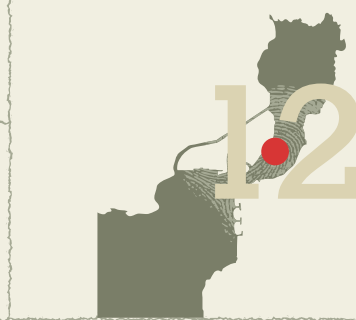
 3ª Ampliación

0,5 kilómetros



CEUTA

AUTORIDAD PORTUARIA DE CEUTA



NOMBRE:

Autoridad Portuaria de Ceuta.

PROVINCIA:

Ciudad Autónoma de Ceuta.

INFRAESTRUCTURAS GESTIONADAS POR ESTA AUTORIDAD PORTUARIA:

Puerto de Ceuta.

CONFLICTO AMBIENTAL:

La tercera fase de ampliación del puerto ha sido anulada por el Ministerio de Medio Ambiente debido a los impactos ambientales sobre el fondo marino, especialmente a la lapa gigante (*Patella ferruginea*) y al Espacio Natural Protegido del Monte Hacho. La segunda fase de ampliación va a destruir importantes fondos marinos.

PRESUPUESTO:

Primera fase de ampliación: 15 millones de euros¹⁴⁹. Segunda fase de ampliación: 245 millones de euros. Tercera fase: 105 millones de euros¹⁵⁰.

EQUIVALENCIAS:

Solo el coste de la tercera fase de ampliación es 26 veces superior a lo presupuestado en 2011 por el Ministerio de Medio Ambiente para la conservación de todas las especies amenazadas del país (incluida la lapa gigante o el lince ibérico)¹⁵¹.

02 >

Puerto de Ceuta con la costa sur al fondo.



© Autoridad Portuaria de Ceuta

Según el laboratorio de Biología Marina de la Universidad de Sevilla se estimaba que con la tercera fase se iba a provocar la destrucción directa de 2.500 ejemplares de patella: un impacto irreversible.

Dos fases consecutivas de destrucción

En 2009, la Secretaría de Estado de Cambio Climático no autorizaba¹⁵² la tercera fase de ampliación del puerto de Ceuta debido a los efectos negativos significativos sobre el medio ambiente ya que la Autoridad Portuaria no garantizaba suficientemente la mitigación de estos efectos. La tercera fase de ampliación del puerto viene definida en el plan director del puerto de 2002 como una obra complementaria de la segunda.

Las obras pretendían prolongar el dique de abrigo de la segunda fase en 480 metros y prolongar el muelle exterior de contenedores de la segunda fase en 837 metros. Con esta ampliación se iban a crear dos explanadas ganadas al mar, una formada por el relleno de 184.500 m² de superficie del muelle exterior y otra por el relleno de 74.800 m² de superficie del muelle interior.

Estudio de Impacto Ambiental no realizaba ningún análisis previo sobre el estado y la distribución de especies marinas incluidas en el Catálogo Español de Especies Amenazadas, como la lapa gigante (*Patella ferruginea*) o el molusco *Dendropoma petraeum*. Tampoco se cuantificaba el porcentaje de población afectada de cada especie de invertebrados marinos en relación a la población total, que era una cuestión indispensable sugerida por el Ministerio de Medio Ambiente en la fase de consultas previas.

El impacto en el entorno marino ceutí de las actividades del puerto ha sido importante. Según el laboratorio de Biología Marina de la Universidad de Sevilla se estimaba que con la tercera fase se iba a provocar la destrucción directa de 2.500 ejemplares de *Patella*: un impacto irreversible e irre recuperable. También se constató la afección indirecta al 70% del total de ejemplares presentes en el entorno portuario, cifrado en 11.000 ejemplares. Además según esta institución, el nuevo dique exterior de abrigo previsto se adentra en el Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) de la zona marítimo-terrestre del Monte Hacho de la Red Natura 2000¹⁵³.

Sorprendentemente, el mismo laboratorio de la Universidad de Sevilla defiende ahora que la *Patella* puede crecer y reproducirse adecuadamente dentro de los puertos¹⁵⁴, algo que contradice completamente la propia "Estrategia de Conservación de la lapa ferrugínea"¹⁵⁵ publicada por el Ministerio de Medio Ambiente que señala la especial sensibilidad de esta especie al impacto de infraestructuras portuarias.

▶ continúa

“Estoy convencido de que se va a hacer, podría ocurrir, en el peor de los casos, que si no empieza dentro de dos años sea dentro de tres, pero es un proyecto tan importante que se va a llegar a hacer, no me cabe ninguna duda”.

Declaraciones de Daniel Conesa, portavoz de Gobierno de Melilla, en diciembre de 2009 (Diario Sur, 8/12/2009), al conocer que el Ministerio de Medio Ambiente había vetado la ampliación del puerto de Ceuta para proteger una especie de lapa^{IX}. Especie que también habita sobre la proyectada ampliación del puerto de Melilla.

► continúa

La Autoridad Portuaria hacía caso omiso a la necesidad de valorar todos estos impactos y se escudaba en que ya había hecho estos estudios en 2004 para evaluar la segunda fase de ampliación y, por tanto, no eran necesarios nuevos estudios a pesar de que, con esta nueva ampliación, se preveía la afección directa a 206.524 m² de fondo marino.

De momento, el organismo portuario desarrolla la segunda fase de ampliación con un presupuesto de 120 millones de euros¹⁵⁶. La Declaración de Impacto Ambiental para esta segunda fase fue publicada en el BOE^{XI} en 2004 y, a pesar de haber transcurrido más de cinco años, las obras todavía no se han iniciado, cuando la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental^X estipula que las declaraciones de impacto caducan cuando no se inician en ese periodo de tiempo.

En esta segunda ampliación se va a construir una superficie cercana a los 300.000 m² con un dique de abrigo. Con esta segunda explanada el puerto quiere aumentar su superficie distribuidora de combustible. De hecho Ceuta ya es uno de los principales puertos de España en cuanto a *bunkering*¹⁵⁷. Para compensar los daños de esta ampliación se va a dragar arena del fondo del mar para regenerar las playas de Benítez y San Amaro, que debido a las obras perderán sedimentos. Estos dragados tendrán un impacto importante en un fondo marino muy rico y productivo¹⁵⁸. La Autoridad Portuaria de Ceuta no descarta que algún día pueda ejecutar la tercera fase de ampliación del puerto. ■

IX La lapa gigante (*Patella ferruginea*) está incluida en la categoría de “en peligro de extinción” en el Catálogo Español de Especies Amenazadas junto a especies más conocidas como el lince ibérico o el urogallo. Además existe un plan estratégico estatal para su conservación.


X Resolución de 30 de julio de 2004 de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de Ampliación del puerto de Ceuta, fase segunda.

XI Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental.

01 >

Simulación de la ampliación del puerto de Melilla.

Elaboración propia e imágenes de Google Earth.

 Ampliación proyectada

0,5 kilómetros



MELILLA

AUTORIDAD PORTUARIA DE MELILLA

NOMBRE:

Autoridad Portuaria de Melilla.

PROVINCIA:

Ciudad Autónoma de Melilla.

INFRAESTRUCTURAS GESTIONADAS POR ESTA AUTORIDAD PORTUARIA:

Puerto de Melilla.

CONFLICTO AMBIENTAL:

La ampliación del puerto de Melilla destruirá importantes fondos marinos y colonias de la amenazada lapa gigante (*Patella ferruginea*).

PRESUPUESTO:

Para la ampliación se han presupuestado inicialmente 300 millones de euros.

EQUIVALENCIAS:

Con 300 millones de euros se pueden construir hasta cuatro hospitales de 245 camas, del tamaño del futuro hospital universitario de Melilla¹⁵⁹.



< 02

Vista general del puerto melillense.

En 2009, la Autoridad Portuaria presentaba el proyecto de ampliación del puerto. Un proyecto que se había elaborado mucho antes, en 2004, y que los grupos ecologistas ya denunciaban por su grave impacto ambiental¹⁶⁰. Para evaluar si el proyecto era viable, el organismo portuario se gastó en 2007 300.000 euros¹⁶¹.

El proyecto consiste en ganar 51 hectáreas al mar para dos muelles de atraque y una terminal de contenedores con una inversión inicial de 300 millones de euros que pretende multiplicar por quince el tráfico de mercancías¹⁶². En esta explanada también se pretende ubicar a las industrias consideradas “de riesgo” que ahora están situadas en el centro de la ciudad, entre ellas una central de diésel de Endesa y una planta de combustible del grupo petrolero Shell¹⁶³. De hecho, y antes de que se autorice la ampliación, la ciudad autónoma y Endesa ya acordaron que se trasladaría la planta de generación eléctrica antes de 2015 a la nueva explanada, con lo que se daba por hecho que las obras portuarias se ejecutarían sí o sí¹⁶⁴. La idea es que se ejecute en tres fases para albergar 2,5 millones de contenedores según el Plan Director¹⁶⁵.

Para ganar 51 hectáreas al mar se tiene que rellenar el lecho marino con 15 millones de metros cúbicos de áridos, en una ciudad donde no existen puntos canterables. Por tanto, para obtenerlos se dragará el lecho marino, lo que agravará aún más el daño al medio ambiente. En Melilla se encuentra la población más grande del Mediterráneo de la lapa gigante (*Patella ferruginea*), incluida en el Catálogo Nacional de Especies Protegidas. A pesar de los antecedentes positivos en el vecino puerto de Ceuta, donde el Ministerio de Medio Ambiente rechazó la tercera fase de ampliación del puerto de Ceuta precisamente por la presencia de esta especie¹⁶⁶, para la Consejería de Medio Ambiente de Melilla la creación de dos kilómetros de contradique facilitará la reproducción de este invertebrado¹⁶⁷, en contra de lo dispuesto en los planes de gestión de la lapa gigante elaborados por el Ministerio de Medio Ambiente.

En Melilla, la Autoridad Portuaria y la Ciudad Autónoma hacen caso omiso del grave impacto que la ampliación ejercerá en los fondos marinos. A pesar de la competencia existente con otros puertos del Estado y de Marruecos en el mar de Alborán (Ceuta, Algeciras, Málaga, Almería, Nador) y el descenso mundial del tráfico de mercancías, desde el Gobierno local la ampliación del puerto se presenta como la solución definitiva contra el desempleo. En junio de 2010, Puertos del Estado seguía sin tener la documentación definitiva ni el estudio de impacto ambiental del proyecto y desde la Autoridad Portuaria se acusaba al Gobierno central de frenar el progreso de Melilla por no autorizar la obra¹⁶⁸.

Para ganar 51 hectáreas al mar se tiene que rellenar el lecho marino con 15 millones de metros cúbicos de áridos, lo que agravará aún más el daño al medio ambiente.

> continúa

“Tantas tonterías me producen ansiedad. Hay gente que intenta frenar el desarrollo de Melilla con excusas y razones que no se sostienen”.

Declaraciones de Guillermo Merino, viceconsejero de Medio Ambiente del Gobierno de Melilla en respuesta a las acusaciones ecologistas sobre la ampliación del puerto en mayo de 2010. “Donde está la colonia de Patella ferruginea es óptimo para la reproducción de la especie, la construcción le proporcionaría nuevas zonas para procrear”¹⁶⁹.

» continúa

Desde la Autoridad Portuaria y desde el Gobierno local se apoya y defiende el proyecto por los 5.000 puestos de trabajo directos e indirectos que supuestamente creará. Sin embargo, cuando se señala la presencia de especies marinas protegidas, se escudan en la ausencia de impacto ambiental porque el proyecto todavía no se ha ejecutado y no se puede conocer el impacto¹⁷⁰. Resulta sospechoso que sí se conozcan algunos datos respecto a la ampliación del puerto pero otros no.


En septiembre de 2010, la Autoridad Portuaria anunciaba por fin la elaboración del anteproyecto técnico, con un presupuesto de 100.000 euros¹⁷¹. Y tan solo unas semanas después, el Ministerio de Fomento daba el visto bueno a este estudio técnico¹⁷². Ahora, la Autoridad Portuaria espera a un cambio de gobierno en 2012 para comenzar la obra¹⁷³, cuando todavía no se ha emitido una declaración de impacto ambiental ■




< 01

Simulación de la ampliación del puerto de Alicante.

Elaboración propia e imágenes de Google Earth.

 1ª Ampliación

 2ª Ampliación

0,5 kilómetros



COMUNIDAD VALENCIANA
COMUNITAT VALENCIANA

AUTORIDAD PORTUARIA
DE ALICANTE



NOMBRE:

Autoridad Portuaria de Alicante.

PROVINCIA:

Alicante (Comunidad Valenciana).

INFRAESTRUCTURAS GESTIONADAS POR ESTA AUTORIDAD PORTUARIA:

Puerto de Alicante.

CONFLICTO AMBIENTAL:

La construcción en la zona ampliada de los muelles de poniente de un gran polígono industrial con silos para albergar “clinker” de cemento aumenta la contaminación y la destrucción física del medio marino y litoral.

PRESUPUESTO:

Para la construcción del dique Sur (muelles del 19 al 25) donde se alberga el gran polígono industrial y los silos: 65 millones de euros¹⁷⁴.

EQUIVALENCIAS:

Los 55 metros de altura de algunos de los nuevos silos del puerto, equivalen a la altura de un edificio de 15 pisos.

02 >

Explanadas ganadas al mar en el puerto de Alicante desde los muelles de la dársena Sur con algunos silos al fondo.



© Greenpeace / Roberto Berín

El puerto bien, la ciudad mal

Alicante es desde hace muchas décadas una ciudad eminentemente turística y comercial, pero en los últimos 10 años el declive de su sector turístico es evidente. El crecimiento del puerto de Alicante se ha hecho a expensas del medio ambiente y de salud pública.

En 1995, el Ayuntamiento de la ciudad, la Autoridad Portuaria, el Gobierno central y la Generalitat valenciana firmaron un acuerdo¹⁷⁵ para eliminar los depósitos de combustible del puerto para lo que recibieron 19 millones de euros, la mayor parte procedente de subvenciones de la Unión Europea. En 1999 se produjo finalmente este traslado y la Autoridad Portuaria recibió ofertas para construir un nuevo complejo de ocio sobre el suelo liberado por los depósitos. A su vez el Ayuntamiento de Alicante autorizó la construcción de viviendas en los terrenos colindantes a la zona de ampliación del puerto al sur, entre los muelles 19 y 21, en los barrios de San Gabriel, Benalua y Babel, donde vive el 21%¹⁷⁶ de los residentes de la ciudad.

La Autoridad Portuaria presentó siete proyectos de forma separada, lo que evitaba hacer una evaluación ambiental integrada y global del impacto de la ampliación.

Pero en 2006 se produjeron cambios muy importantes en la relación entre el puerto de Alicante y la ciudad. Sin someter a debate público el proyecto, la Autoridad Portuaria de Alicante decidió cambiar a industrial el uso que se iba a dar al suelo portuario de la zona de ampliación –a pesar de que anteriormente se había acordado que se destinaría para fines comerciales y de ocio–. La zona ahora industrial se sitúa a pocos metros de un barrio residencial. La Autoridad Portuaria se planteaba su desarrollo y crecimiento como si se tratara de una empresa privada con el mayor ánimo de lucro, lo que entra en colisión frontal con derechos fundamentales de los ciudadanos, como son el derecho a la salud y a la seguridad y al medio ambiente.

De hecho durante las sucesivas fases de ampliación del puerto, la Autoridad Portuaria presentó siete proyectos¹⁷⁷ de forma separada, lo que evitaba hacer una evaluación ambiental integrada y global del impacto de la ampliación. Esta ausencia de evaluación contraviene lo dispuesto en la Directiva 97/11/ CE, que obliga a realizar una evaluación de impacto ambiental cuando se produce acumulación de proyectos, como ocurría en este caso.

El proyecto recogía además de los silos para cemento una planta de biodiésel, una planta de fertilizantes y varios depósitos de carburantes. El Ayuntamiento denegó finalmente la licencia para la planta de biodiésel.

▶ continúa

“El único inconveniente [de tener una barrera de silos de hasta 55 metros de altura entre la ciudad y el mar] es que se ve un edificio alto donde antes había agua”.

Declaraciones de el expresidente de la Autoridad Portuaria, Sergio Campos, en octubre de 2007, cuando se recalificó suelo portuario comercial para convertirlo en suelo industrial y que supuso la construcción de los silos para albergar cemento¹⁷⁸. Poco después Campos también declaró: “Se mueve clinker y carbón en el puerto con grúas y cucharas, y si hay un día de mucho viento reconozco que se produce algo de polvo”¹⁷⁹.

▶ continúa

Los depósitos para cemento

En los años 90 del siglo pasado fueron eliminados varios silos del puerto de Alicante, y menos de dos décadas después volvían formar parte del *skyline* de la ciudad. En 2007, se anunciaron más instalaciones industriales para la zona de ampliación del puerto, en concreto cinco proyectos para la descarga de más de 100.000 toneladas de polvo de clinker de cemento, con plantas de ensacado de más de 25 metros de altura y los famosos 21 silos de entre 26 y 55 metros de altura¹⁸⁰.

Finalmente el Consejo de Administración del Puerto aprobó en septiembre de 2009 la instalación de los silos, aunque de los 17 previstos se pasó a nueve. Las licencias se concedieron sin evaluación de impacto ambiental porque, según el Ayuntamiento de Alicante, “son actividades de carga y embalaje de cemento, pero sin fabricar este material”. Cabe destacar que la reducción en el número no era por factores ambientales ni sociales, sino por la crisis económica y la burbuja inmobiliaria que en pocos años ha hecho disminuir los proyectos de construcción. Aun así, la Autoridad Portuaria no ha cerrado la puerta a construir más silos en un futuro.

Por otro lado la Autoridad Portuaria siempre ha tenido una urgencia con liberar del muelle 14 los cuatro silos existentes, obviamente el interés no es casual: para el muelle 14, la Autoridad Portuaria ha proyectado la construcción de una segunda terminal de cruceros y la salida en otoño de 2011 de la nueva edición de la *Volvo Ocean Race*.

Mientras en el muelle 17, a pesar de los silos proyectados en el muelle 21, se realizaban descargas al aire libre de *clinker*. En octubre de 2007, la Asociación de Vecinos Gran Vía Sur¹⁸¹ denunció la contaminación provocada por las partículas en suspensión de las constantes nubes de polvo de cemento y de carbón. A pesar de que la Autoridad Portuaria ha reconocido que el *clinker* requiere silos herméticos para evitar las emisiones –como se realiza ya en los puertos de Santander, Málaga, Bilbao, Ferrol, Huelva o La Coruña– no se ha tomado ninguna medida correctiva para reducir esta contaminación.

▶ continúa

03 >

Acumulación de montañas de graneles al aire libre en el muelle 17 del puerto de Alicante.



© Greenpeace / Roberto Berín

> continúa

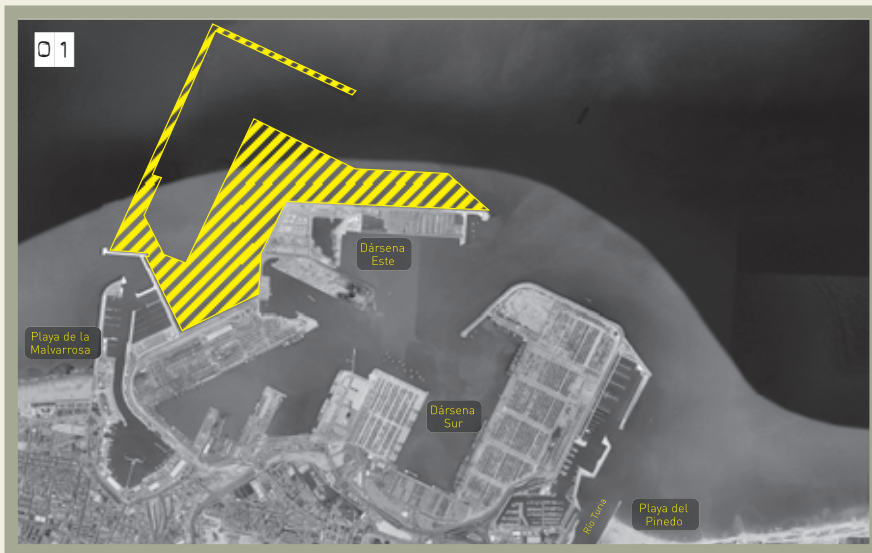
Las obras de construcción de los silos comenzaron finalmente en abril de 2010¹⁸² a pesar de que Esquerra Unida Alacant había interpuesto un recurso¹⁸³ contencioso-administrativo contra la licencia concedida por el Ayuntamiento a la empresa Cimsa, constructora de parte de los silos. A este pleito se sumaron otros de las asociaciones vecinales y del PSOE que todavía están pendientes de recurso, ya que el juzgado de lo contencioso número 1 de Alicante ha desestimado el recurso interpuesto por la asociación de vecinos de Gran Vía Sur-Puerto contra la concesión de licencia de obra mayor y ambiental concedida por el Ayuntamiento a Cemex para la construcción de dos silos de hormigón armado y tres edificios en la ampliación del puerto¹⁸⁴.

Aunque la alternativa está clara, con el traslado de los silos al parque logístico de La Serreta, a ocho kilómetros del puerto. De momento, la crisis inmobiliaria ralentiza los planes de la Autoridad Portuaria. De hecho, Holcim, la empresa que proyectaba instalar dos silos de cemento en el muelle 19 ha presentado su renuncia a la licencia que le concedió el Ayuntamiento¹⁸⁵. Esta decisión supone una nueva reducción de las previsiones de silos en el Muelle 19, que de los 17 iniciales tan solo se han construido tres y todo apunta a que no serán más de siete.

De momento, la crisis inmobiliaria ralentiza los planes de la Autoridad Portuaria. De hecho, Holcim, la empresa que proyectaba instalar dos silos de cemento en el muelle 19 ha presentado su renuncia a la licencia.

Devolver el mar a la ciudad


Mientras tanto, para corregir los desmanes de la Autoridad Portuaria –como ha ocurrido con otros puertos de interés general analizados por Greenpeace– en octubre de 2007 la Consejería de Medio Ambiente elaboró un proyecto¹⁸⁶ para recuperar la fachada marítima de Alicante “para que la ciudad mire al mar”. Este proyecto supone la creación del Parque Litoral Sur de Alicante, un “recorrido verde peatonal continuo” de 15 km que se extenderá frente a la zona de ampliación del puerto y que conectará la ciudad con los humedales del sur, protegidos como Humedales de Importancia Internacional ■



< 01

Simulación de la ampliación del puerto de Valencia.

Elaboración propia e imágenes de Google Earth.

 Ampliación proyectada

1 kilómetro



COMUNIDAD VALENCIANA
COMUNITAT VALENCIANA

AUTORIDAD PORTUARIA
DE VALENCIA



NOMBRE:

Autoridad Portuaria de Valencia.

PROVINCIA:

Valencia (Comunidad Valenciana).

INFRAESTRUCTURAS GESTIONADAS POR ESTA AUTORIDAD PORTUARIA:

Puerto de Gandía, Puerto de Sagunto, Puerto de Valencia.

CONFLICTO AMBIENTAL:

Ampliación en 153 hectáreas del puerto hacia el norte, con impacto severo en las playas al norte y al sur y en humedales protegidos como L'Albufera.

PRESUPUESTO:

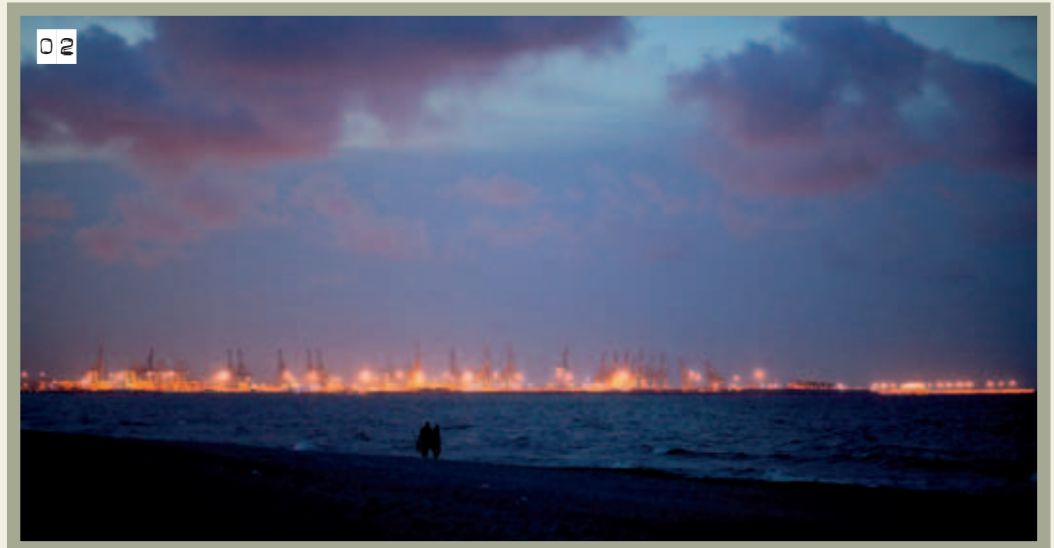
Ampliación norte: 530 millones de euros. Ampliación de la tercera dársena del Puerto de Sagunto: 400 millones de euros¹⁸⁷.

EQUIVALENCIAS:

El presupuesto anual para todas las actividades del Ayuntamiento de Valencia es de 700 millones de euros, 500 millones menos de lo que va a gastar la Autoridad Portuaria en Sagunto y la ampliación norte¹⁸⁸.

02 >

Atardecer desde la playa del Pinedo con el puerto de Valencia al fondo.



© Greenpeace / Roberto Berín

“Hay que empezar a pensar antes de tener el tráfico; los armadores no pueden esperar. Tienes que oler que el tráfico va a venir y arriesgarte a desarrollar las infraestructuras. Si te esperas a tenerlo todo claro para tirar adelante, para cuando tengas la ampliación montada las navieras se te han ido a Barcelona y Algeciras”.

Declaraciones¹⁸⁹ de Manuel Guerra, director de Planificación de Infraestructuras de la Autoridad Portuaria, al hablar del inicio de las obras de la ampliación del puerto en 2008.

De Hong Kong a Valencia

La historia del puerto de Valencia es la historia de una línea costera recta sin refugio natural para los barcos que navegan por este tramo del Mediterráneo. Esa falta de resguardo ha llevado al puerto desde hace décadas a ganar hectáreas hacia el norte y sur del cauce del río Turia, y también a ganar hectáreas al mar. La última de las ampliaciones acometidas corresponde al sector norte del puerto con una ampliación de 2.850.000 metros cuadrados¹⁹⁰, dentro de un plan estratégico que según la Autoridad Portuaria pretende duplicar para 2015 el tráfico con respecto a los niveles de 2002. Para ello se establecieron siete líneas estratégicas con un presupuesto de 1.200 millones de euros¹⁹¹, de los que el 70% –840 millones de euros– serían sufragados con fondos propios y otro 30% por la iniciativa privada.

La macroampliación implica una expansión intramar equivalente a 153 campos de fútbol¹⁹², y supondrá la creación de siete nuevos kilómetros lineales de atraque. La obra se ejecutará en dos fases: 2006-2014 y 2015-2018. La ampliación hacia el norte, penetra en la playa de La Malvarrosa y afectará al Parque Natural de L'Albufera. Las playas al sur de la infraestructura, debido a la barrera de diques portuarios, irán perdiendo paulatinamente los sedimentos que de forma natural debería transportar la corriente¹⁹³.

A pesar de todo, el Ministerio de Medio Ambiente, dirigido entonces por Cristina Narbona, autorizó la obra en 2007 sin evaluar el impacto transversal de la ampliación –ambiental y económico– en las playas y en la industria turística. Para tratar de corregir el impacto de las nuevas dársenas en las playas del sur, que provocarán un retroceso de la costa de 25 kilómetros (desde el Perellonet hasta Cullera), el Ministerio ha instado a trasvasar hacia el sur la arena que se acumule al norte del puerto¹⁹⁴. Un coste adicional que tampoco se ha evaluado. Durante las dos fases de construcción, los trabajos se realizarán durante las 24 horas al día de forma ininterrumpida, lo que supone un tráfico de 300 camiones diarios, otro impacto que tampoco se ha evaluado¹⁹⁵.

▶ continúa



< 03

Simulación de la ampliación del puerto de Sagunto.

Elaboración propia e imágenes de Google Earth.

 Ampliación proyectada

0,5 kilómetros



▶ continúa

La Autoridad Portuaria justifica la intervención en el tramo norte –que supone 530 millones de euros– para acoplar la superficie al crecimiento de su actividad, un argumento que choca frontalmente con la baja eficiencia del uso que actualmente se hace del suelo portuario en comparación con otros puertos. Los socialistas valencianos analizaron¹⁹⁶ la necesidad de este plan estratégico con un claro símil que viaja hasta el puerto de Hong Kong. Si en 2005, la Autoridad Portuaria cerró la gestión con 2.1 millones de TEU^{XII}, las nueve terminales del puerto de Hong Kong, (que es líder mundial en movimientos de contenedores) movieron más de 21 millones de TEU anuales. El puerto de Hong Kong ocupa 285 hectáreas, 16 hectáreas menos de las que tendrá el puerto de Valencia con la ampliación (301 hectáreas totales). Otro ejemplo, el puerto italiano de Gioia Tauro mueve 3,2 millones de TEU en 90 hectáreas.

En 2009, debido a la crisis económica el tráfico en los puertos del Estado había caído un 20% y la Autoridad Portuaria de Valencia acumulaba un endeudamiento superior a los 400 millones de euros a causa de las obras ya iniciadas en los diques del tramo norte¹⁹⁷. El mes de septiembre de 2009 se cerró con un 0% de crecimiento respecto a 2008¹⁹⁸. Mientras, también en 2009, la Comisión Europea aprobaba la concesión de 74 millones de euros del Fondo de Cohesión para la ampliación, que se sumaban a los 350 millones concedidos por el Banco Europeo de Inversiones¹⁹⁹. En 2011, las obras siguen en marcha a toda máquina.

A 20 kilómetros otro superpuerto, Sagunto

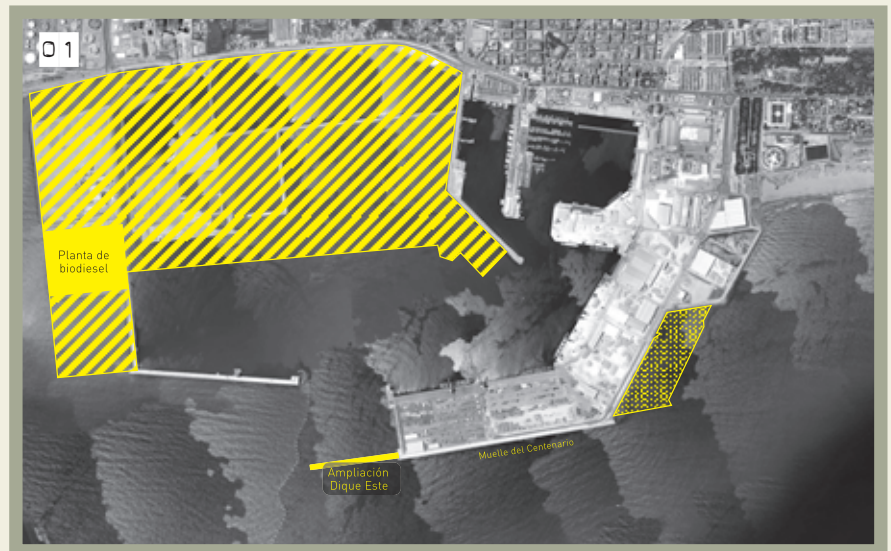
A escasos 20 kilómetros se sitúa el puerto de Sagunto, gestionado por también por la Autoridad Portuaria de Valencia y para el que el plan estratégico también ha proyectado una ampliación de casi tres millones de metros cuadrados. En enero de 2011²⁰⁰, el tráfico global de Sagunto descendió cerca del 30%, y aun así los planes se mantienen. A pesar de los datos, la inversión está garantizada ya que en diciembre de 2010 se hacía pública la ayuda financiera otorgada por el Banco Europeo de Inversiones (BEI) que suscribía un préstamo de 45 millones de euros a petición del Ministerio de Fomento²⁰¹. Es del todo inconcebible que se acometa la ampliación del puerto de Valencia con un horizonte en 2018 y que una vez que las obras ya están iniciadas, se admita también la ampliación del puerto de Sagunto, con lo que se jalona la costa valenciana con macroinstalaciones, se elimina la posibilidad de otros usos y actividades económicas y se tiran muchos millones de euros directamente al mar ■

El Ministerio de Medio Ambiente, dirigido entonces por Cristina Narbona, autorizó la obra en 2007 sin evaluar el impacto transversal de la ampliación –ambiental y económico– en las playas y en la industria turística.

01 >

Simulación de la ampliación del puerto de Castellón.

Elaboración propia e imágenes de Google Earth.



COMUNIDAD VALENCIANA
COMUNITAT VALENCIANA

AUTORIDAD PORTUARIA
DE CASTELLÓN

NOMBRE:

Autoridad Portuaria de Castellón.

PROVINCIA:

Castellón (Comunidad Valenciana).

INFRAESTRUCTURAS GESTIONADAS POR ESTA AUTORIDAD PORTUARIA:

Puerto de Castellón.

CONFLICTO AMBIENTAL:

Expansión macroportuaria de 2,5 millones de metros robados al mar con la destrucción del medio marino y litoral circundante y aumentando la contaminación.

PRESUPUESTO:

Dique Este: 40 millones²⁰², dársena Sur: 165 millones, dragado dársena Sur: 17.844.428 euros²⁰³.

EQUIVALENCIAS:

Con el coste del dique Este y su dragado se podrían inyectar los millones pendientes para construir dos hospitales y cuatro centros sanitarios en la provincia²⁰⁴.

02



< 02

Puerto de Castellón con los depósitos de la refinería al fondo.

© Greenpeace / Roberto Berín

Trilogía de obras: muelle Sur, del Centenario y dique Este

En 2002 se presentó el proyecto de ampliación de la dársena Sur de Port Castelló que suponía triplicar la superficie y triplicar los metros lineales de muelles²⁰⁵. Esta dársena Sur se había proyectado para dar servicio a la industria petroquímica. Las explanadas ganadas al mar abarcan 2,5 millones de metros cuadrados y tienen un coste de 165 millones de euros. En abril de 2009 se inauguraba parte de esta dársena sur, con 900.000 metros cuadrados ya ganados al mar, con la instalación de una planta de biodiésel²⁰⁶. Según el Plan Director del puerto, los 2,5 millones de metros cuadrados de superficie de la dársena sur estarán listos en 2027.

Parte de las obras de la dársena Sur, concretamente las de la segunda fase, fueron adjudicadas a la Unión Temporal de Empresas formada por FCC y Lubasa²⁰⁷. La segunda empresa es famosa en Castellón por haber sido acusada de obtener un gran volumen de obras públicas en Castellón. En 2005, y según la revista *Interviú*²⁰⁸, de acuerdo con los datos del Registro Mercantil, Lubasa tenía hasta cien encargos de obra pública, procedentes en su mayoría de administraciones del PP valenciano.

Desde 1995 la ampliación del puerto ha sido constante, de hecho ya en 2009 triplicaba la longitud de sus muelles y había duplicado su calado con respecto a 1995. La destrucción del medio litoral terrestre también ha sido constante. Si en 1995 contaba con una superficie terrestre de 609.452 metros cuadrados, en 2009 alcanzaba los 2.113.000 metros cuadrados²⁰⁹.

En marzo de 2011, se cerraba la trilogía de grandes obras de esta década con la finalización de las obras del dique Este y el dragado del canal de entrada. El dique Este se proyectó precisamente para dar abrigo a la dársena Sur que quedaba expuesta a los temporales del Mediterráneo. Y a su vez, el plan estratégico 2009-2011 creaba en tierra una plataforma logística formada por el polígono del Serrallo, Parc Castelló y la estación intermodal y parque logístico derivado de la Xarxa Logística que impulsa la Generalitat Valenciana²¹⁰.

Desde 1995 la ampliación del puerto ha sido constante, de hecho ya en 2009 triplicaba la longitud de sus muelles y había duplicado su calado.

► continúa

03 >

El impacto de la terminal Sur del puerto ha sido demoledor en las playas cercanas.



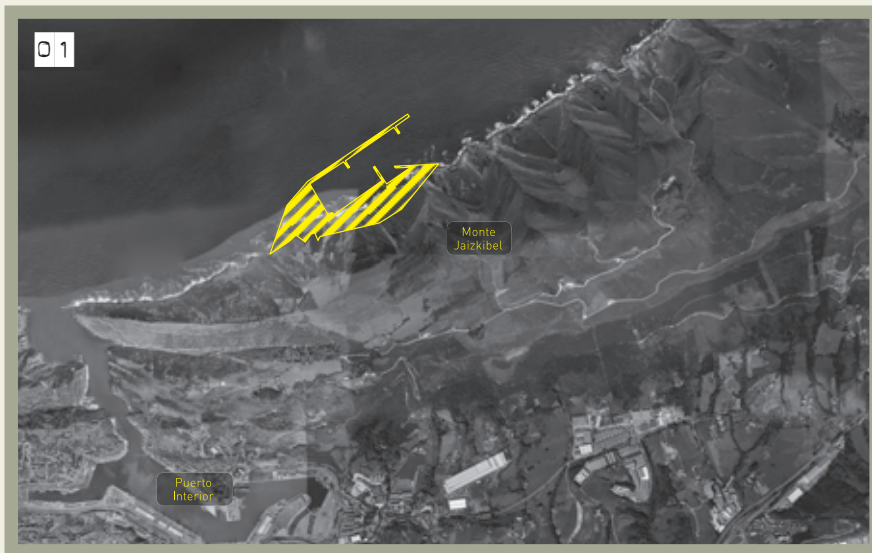
© Greenpeace / Roberto Berín

> continúa

Pero como no hay obra portuaria de interés general a la que no le preceda otra obra de interés general, las nuevas dársenas reclaman nuevos accesos por tierra. Actualmente, como sucede a menudo, las infraestructuras están desaprovechada ya que toda esta nueva terminal Sur carece de acceso ferroviario y de enlace por carretera. Una vez realizadas las obras, la Autoridad Portuaria calcula que el tren llegará en cinco años. Después de tantas obras, la Generalitat mira al Ministerio de Fomento cuando afirma que la inexistencia de un tren de alta velocidad entre Tarragona y Castellón provoca una pérdida de competitividad²¹¹. A su vez, desde la Conselleria de Infraestructuras y Transporte se reclaman al Gobierno central 47 millones de euros para construir el vial de acceso norte a la también ejecutada dársena norte del puerto²¹². Esta carretera evitaría el rodeo de 30 kilómetros que tienen que hacer los vehículos para acceder al extremo norte del puerto. Si se tiene en cuenta su presupuesto, cada kilómetro de carretera saldrá por alrededor de un millón y medio de euros²¹³ ■

“El futuro de la infraestructura puede tener graves problemas si no se llevan a cabo las obras en tierra, como son el acceso ferroviario sur, la carretera CS-22 a la dársena sur, la estación ferroviaria y la zona logística”.


Declaraciones del presidente de la Autoridad Portuaria, Juan José Monzonís, al inaugurar el dique Este en marzo de 2011²¹⁴.



< 01

Simulación de la ampliación del puerto de Pasaia.

Elaboración propia e imágenes de Google Earth.

 Proyecto de puerto exterior

1 kilómetro



EUSKADI

AUTORIDAD PORTUARIA DE PASAIA



NOMBRE:

Autoridad Portuaria de Pasaia.

PROVINCIA:

Gipuzkoa (Euskadi).

INFRAESTRUCTURAS GESTIONADAS POR ESTA AUTORIDAD PORTUARIA:

Puerto de Pasaia.

CONFLICTO AMBIENTAL:

La construcción del puerto exterior de Pasaia destruiría varios espacios naturales protegidos como el monte Jaizkibel, perteneciente a la Red Natura 2000.

PRESUPUESTO:

Para la construcción del puerto exterior: 765 millones de euros.

EQUIVALENCIAS:

La dársena exterior cuesta 293 millones, más que todo el presupuesto del Gobierno vasco para políticas activas de creación de empleo en 2011²¹⁵.

02 >

Acantilados del monte Jaizkibel protegidos por la legislación europea.



© Greenpeace / Pedro Armestre

“El puerto exterior hará a Pasaia tan bella como La Concha”.

Declaraciones del expresidente de la Autoridad Portuaria de Pasaia, Miguel Buen en las Juntas Generales de Gipuzkoa, en febrero de 2010²¹⁶.

El puerto de Pasaia se ha dispuesto en la bahía que lleva su mismo nombre, un abrigo natural de condiciones inmejorables. Según las palabras de la propia Autoridad Portuaria, las características de abrigo natural que durante siglos y siglos hicieron de Pasaia un puerto envidiable son un serio lastre para las necesidades de este siglo XXI²¹⁷. Y es precisamente por este “lastre” por lo que se ha ideado la construcción de un puerto exterior fuera de la bahía. Según el organismo, la actividad portuaria se encuentra constreñida por esas condiciones naturales especialmente por dos aspectos esenciales: por una parte, las limitaciones de calado y eslora de los buques, y por otra, la elevada densidad de población del entorno, que genera graves problemas en la convivencia entre el puerto y la ciudad.

El puerto exterior se pretende construir en los acantilados y los fondos marinos del entorno de Jaizkibel, un espacio natural catalogado dentro de la Red Natura 2000 europea y protegido por la legislación estatal y vasca. De hecho, en 2004 la Diputación Foral de Gipuzkoa pretendía ampliar el espacio protegido del monte Jaizkibel al medio marino contiguo. Pero para la Autoridad Portuaria, este espacio protegido no es más que una gran parcela donde poder ampliar la superficie actual del puerto interior, a un gran puerto exterior. Para dar servicio al puerto también se destruiría el corredor verde entre Jaizkibel y el Parque Natural de Aiako Harria. Si la autopista y las zonas industriales de Irún y Oiartzun ya han afectado a parte de ese corredor, la construcción de nuevos polígonos, estaciones intermodales para dar servicio al puerto exterior, así como la ampliación del segundo cinturón de Donostia y la línea del TAV, llenarán de asfalto y cemento la única zona verde protegida que hay entre Donostia e Irún.

Pero junto al valor natural, está el histórico: en Jaizkibel se han encontrado una veintena de asentamientos prehistóricos, una tumba neolítica y una estación megalítica²¹⁸.

Un puerto exterior que ganará al mar 100 hectáreas y que construirá un dique de abrigo de casi tres kilómetros y que llegará hasta los 50 metros de profundidad²¹⁹. Para la obra serán necesarios 56 millones de metros cúbicos de material extraído del mar y de canteras de Gipuzkoa. El acceso al puerto exterior se hará a través de dos túneles de más de dos kilómetros perforados en Jaizkibel²²⁰. Uno de los accesos sería para el TAV y el otro para camiones y coches. La asociación Jaizkibel Bizirik alerta de que, si esos viales entran en funcionamiento, se prevé que 1.000 camiones van a atravesar diariamente toda la comarca. Además, por estos túneles deberán pasar 25 millones de metros cúbicos de áridos calizos necesarios para la construcción del puerto.

▶ continúa

► continúa

El presupuesto inicial superaba los 1.500 millones de euros en inversión pública²²¹ y en 2010 el puerto anunciaba una reducción del presupuesto a los 765 millones de euros²²². El proyecto va acompañado de una operación inmobiliaria que pretende sufragar parte de las obras a costa de vender terrenos públicos. De hecho, el Plan Estratégico de la Autoridad Portuaria estima que con la venta del suelo podrá obtener 400 millones de euros para financiar el puerto exterior²²³. Los plazos de construcción oscilan entre 2012 y 2022.

La inviabilidad económica es tal que los sindicatos portuarios mayoritarios, LAB, ELA, ESK y EHNE rechazan la construcción de la dársena exterior. Un estudio de la Universidad Politécnica de Madrid encargado por la Diputación Foral de Gipuzkoa, califica el proyecto de puerto exterior como “la peor alternativa posible”, ya que no está justificado por motivos de tráfico de mercancías, dado que Pasaia tiene una capacidad “no utilizada y el aumento del tráfico que se espera atraer ya se encuentra atendido por la estructura portuaria existente en Bilbao”²²⁴. La universidad madrileña concluyó que la suma de las necesidades de suelo de los cuatro grandes tráfico de Pasaia es de 11 hectáreas, es decir, una superficie inferior al 15% de la actual zona de servicio. Las previsiones de tráfico de la Autoridad Portuaria para el puerto exterior son muy inferiores a la capacidad del actual (alrededor de 13 millones de toneladas). En el propio proyecto se estima, según las previsiones más optimistas para el tráfico no energético, que podrán acoger 11,6 millones de toneladas. Así, el propio organismo confirma que la verdadera justificación está en el polo energético.

Debido al valor ambiental del monte Jaizkibel, el Ministerio de Medio Ambiente, en el trámite de la evaluación del impacto ambiental del proyecto, recomienda que se valore la “Alternativa 0”, es decir, la no construcción del puerto y la reordenación del espacio portuario actual para eliminar los focos más contaminantes. Con la Alternativa 0 se elimina el impacto ambiental y por supuesto el elevado coste de la infraestructura exterior. Antes de que estallara la crisis no había demanda suficiente para justificar el proyecto. Ahora que el tráfico de mercancías ha disminuido, no tiene ninguna justificación. De hecho, en el puerto de Bilbao, a apenas 100 kilómetros, hay dársenas vacías con mayor capacidad que las proyectadas para Pasaia y sería más rentable trasladarlo allí.

Dado que los argumentos económicos, sociales y ambientales para justificar la obra no se sostienen, en abril de 2011 el Gobierno central, el Ejecutivo vasco, la Diputación Foral de Gipuzkoa y la Autoridad Portuaria de Pasaia (APP) firmaron en Madrid un acuerdo²²⁵ que les compromete a abordar, en diferentes fases y en función de su competencia, las obras para revitalizar la bahía de Pasaia.

En el desarrollo de las fases de ejecución del protocolo se cita que la construcción del puerto exterior irá “acompañada a la demanda de suelo residencial y de actividades económicas en el interior de la bahía, a la evolución de los tráfico portuarios, y en especial, a la existencia de compromisos firmes de implantación de actividades portuarias, entre ellas de generación de energía y graneles líquidos en el nuevo puerto que contribuyan a la financiación de las infraestructuras del nuevo puerto”. Esto ratifica que el puerto no tiene justificación económica y que tiene su principal razón de ser en el asentamiento de instalaciones energéticas contaminantes ya que el tráfico principal del puerto será carbón para la central térmica que Iberdrola tiene en la localidad.

La alternativa parece evidente para todos menos para la Administración. Simplemente se deben reordenar los servicios del actual puerto, y gestionar de forma más eficiente su espacio y su logística, de tal modo que las nuevas instalaciones no estén condenadas a servir de almacén de chatarra, carbón y minerales durante meses. En definitiva, sacar el máximo rendimiento a la vasta explanada que ya se dispone. De momento la construcción del puerto queda pendiente de que la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental autorice o no la obra ■


El Ministerio de Medio Ambiente, en el trámite de la evaluación del impacto ambiental del proyecto, recomienda que se valore la “Alternativa 0”, es decir, la no construcción del puerto.

01 >

Simulación de la ampliación del puerto de Bilbao.

Elaboración propia e imágenes de Google Earth.

 Muelle AZ-3

 Muelle AZ-2

1 kilómetro



EUSKADI

AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO

NOMBRE:

Autoridad Portuaria de Bilbao.

PROVINCIA:

Bizkaia (Euskadi).

INFRAESTRUCTURAS GESTIONADAS POR ESTA AUTORIDAD PORTUARIA:

Puerto de Bilbao.

CONFLICTO AMBIENTAL:

Destrucción de la ría del Nervión. Alteración de la dinámica costera, con grave impacto en la playa de La Arena (Muskiz) debido al dragado de 10 millones de m³ de la mayor cantera submarina hay que en España.

PRESUPUESTO:

Las sucesivas ampliaciones del puerto de Bilbao han costado cerca de 680 millones de euros.

EQUIVALENCIAS:

Con 10 millones de metros cúbicos de arena se pueden rellenar 300 estadios de fútbol²²⁶.

02



© Greenpeace / Pedro Armestre

< 02

Vista de la ría del Abra y el puerto desde punta Lucero.

Bilbao crece sobre el mar Cantábrico

A principios de los años 90, el puerto de Bilbao, ubicado en la ría del Nervión, decidió trasladar paulatinamente sus muelles en el centro de Bilbao a un nuevo puerto exterior en el terreno ganado a la bahía de El Abra. Lo ha hecho a golpe de voladuras y ganando terreno al mar, estirando su larga extremidad que es el puerto, para arrebatárselo a El Abra, palmo a palmo, 285 hectáreas de muelles comerciales y cubriéndolas de hormigón²²⁷.

La obra comenzó en el año 1991 y se estima que se prolongará hasta 2020. Entre 1991 y 2011 se ha construido sobre el mar una dársena de cinco hectáreas y se han creado seis muelles comerciales con una superficie de 285 hectáreas. En la actualidad se proyecta ganar de nuevo, 29 hectáreas al mar. En estas dos décadas de obras la inversión realizada es de 2.480 millones de euros, de los cuales 680 son de inversión pública y 1.800 de inversión privada²²⁸. Una terminal de contenedores, otra para productos congelados, almacenes de mercancías, servicios de recogida de residuos, el puesto de inspección fronterizo, aparcamientos para camiones, la terminal de cruceros de Getxo o una zona industrial que acoge el mayor polo energético de Euskadi son algunos de los usos que se le ha dado al terreno ganado al mar. La primera fase de la ampliación, entre julio de 1992 y finales de 1998, también permitió la creación en 2002 de la principal terminal ferroviaria terrestre de España para tener acceso al puerto.

En primavera de 2011, finalizaron las obras del sexto muelle comercial (el AZ-3) con 235 hectáreas de superficie y 600 metros lineales para el atraque de grandes buques²²⁹. Este muelle ha costado a la Autoridad Portuaria 33 millones de euros. Este año también se finalizarán las obras del muelle AZ-2, que durante tres años de trabajos ha costado 45,4 millones de euros. Una vez acabado contará con una superficie de 293 hectáreas y 654 metros lineales.

El fondo marino no es una cantera, es un ecosistema

Estas ampliaciones han tenido un elevadísimo coste ambiental. A la destrucción de la ría y su bahía con las infraestructuras se le suman el impacto directo de la extracción de millones de metros cúbicos de arenas para poder abastecer tanta explanada de hormigón. Para la construcción de los últimos dos muelles se están dragando diez millones de metros cúbicos de arenas del lecho marino provocando un grave daño ecológico, además de avocar a la playa de La Arena (Muskiz) a su desaparición²³⁰. El yacimiento de 208 hectáreas se localiza a tan solo 1,3 kilómetros de distancia de la playa de La Arena, única en la zona y la más frecuentada de toda Bizkaia, con cerca de un millón de bañistas cada año.

▶ continúa

Se están dragando diez millones de metros cúbicos de arenas del lecho marino provocando un grave daño ecológico, además de avocar a la playa de La Arena (Muskiz) a su desaparición.

“Ganar terreno a un mar como el Cantábrico, donde los temporales son habituales, no ha sido una batalla fácil ni barata. Durante muchos años ha sido la mayor inversión europea en obra portuaria con un esfuerzo sin precedentes. Desde 1992 la Autoridad Portuaria ha invertido cerca de 680 millones de euros pero, si importante es la inversión pública, mayor es aún el desembolso privado, que ronda los 1.800 millones”.

Declaraciones del presidente de la Autoridad Portuaria, José Ramón de la Fuente, a principios de 2011.

» continúa

Los dragados cuentan con el beneplácito del Ministerio de Fomento que consiguió una declaración de impacto ambiental positiva, pero el Gobierno vasco mostró sus serias objeciones a esta extracción. En 2005, el Ministerio de Medio Ambiente autorizó el plan de Fomento para que se abriese en los fondos marinos de Muskiz la mayor cantera submarina de España para las obras de ampliación del puerto²³¹. Tan solo para el muelle AZ-3 del puerto se han dragado 2,3 millones de metros cúbicos de arena. Además estas arenas del fondo donde se está actuando han ido recogiendo durante años los vertidos altamente contaminantes de diferentes empresas de la zona y, especialmente, de la refinería de Petronor²³². De hecho, el estudio de impacto ambiental elaborado por la Autoridad Portuaria para la autorización del Ministerio de Medio Ambiente detectó la presencia de hidrocarburos, cadmio, cinc y plomo entre los lodos que se están removiendo²³³. También se localizaron focos de contaminación fecal con coliformes y estreptococos, bacterias nada indicadas para la salud de los bañistas. Pese a todo, el citado informe que daba luz verde a la obra mantenía que el proyecto “no presenta impactos ecológicos significativos” y que “no habrá afecciones a la playa de La Arena, que conservará la misma dinámica litoral”, sin pérdida de sedimento, ni hundimiento.

Tras los dragados ya es patente el grave desequilibrio ambiental sobre la playa de La Arena, que ha perdido una ingente cantidad de sedimentos, lo que ha modificado irreversiblemente el mayor sistema dunar de Euskadi. El impacto también trasciende a la pesca. Los *arrantzales* han denunciado daños irreversibles a sus caladeros.

En los próximos años el puerto quiere ser aún más superpuerto y su depredación sobre el territorio no tiene parangón. La Autoridad Portuaria aún prevé crear un gran espigón central de 630.000 m² que se extenderá a lo largo de dos kilómetros de línea de atraque. Estas obras están pendientes, según palabras de la propia Autoridad Portuaria de la futura evolución del tráfico portuario. Y para estas infraestructuras, de nuevo la Autoridad Portuaria ya ha anunciado un dragado de 48 millones de m³ en punta Lucero²³⁴. El destino de los primeros 20 millones de m³ de fondo serán para el futuro espigón central. Es contradictorio que se remitan a la futura evolución de los tráficos cuando la Autoridad Portuaria ya ha solicitado el informe de Impacto medioambiental para el proyecto.


Si se atiende a la estrategia seguida por el puerto en los últimos años, nada ni nadie podrá pararles. Como ejemplo, en 2009 el puerto perdió un 17% de tráfico a pesar de lo cual ese mismo año anunciaba que iba a mantener la inversión prevista para 2010 con la que se iban a ganar 528.000 nuevos metros cuadrados con la construcción de los muelles AZ-2 y AZ-3²³⁵ ■



< 01

Simulación de la ampliación del puerto de Ferrol-San Cibrao.

Elaboración propia e imágenes de Google Earth.

 Infraestructuras del puerto de Ferrol

2 kilómetros



GALICIA /

AUTORIDAD PORTUARIA DE FERROL-SAN CIBRAO



NOMBRE:

Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao.

PROVINCIA:

A Coruña (Galicia).

INFRAESTRUCTURAS GESTIONADAS POR ESTA AUTORIDAD PORTUARIA:

Puerto de San Cibrao; puerto interior de Ferrol; puerto exterior de Ferrol; puerto deportivo A Graña; astillero Fene; terminal de Mugarodos y su planta de regasificación, y futuro puerto pesquero y deportivo de Caranza.

CONFLICTO AMBIENTAL:

Ocupación de los márgenes de la ría, sobre una zona importante de marisqueo y pesca.

PRESUPUESTO:

Primera fase del puerto exterior: 183 millones de euros, segunda fase: 30 millones de euros. Construcción de la planta de gas de Mugarodos: 114,61 millones de euros.

EQUIVALENCIAS:

Solo el coste del puerto exterior equivale a lo que constaría la construcción de 67 colegios²³⁶.

02 >

Vista del puerto exterior de El Ferrol desde cabo Prioriño.



© Greenpeace / Pedro Armestre

“Como nosotros tenemos planteada la terminal no va a causar ningún impacto ni al mar ni a la ría ni a ninguna parte. Nosotros no vamos a quemar el gas, lo vamos a gasificar, y no vamos a emitir efluentes líquidos ni gaseosos. La planta no es contaminante en ningún sentido”.

Mauro Arias, consejero delegado de Reganosa, en octubre de 2001 (www.reganosa.com).

Muro que lentamente asfixiará la ría

La Autoridad Portuaria no ha dejado de urbanizar ambas orillas de la ría durante todos estos años. No existe ningún tramo de la costa libre de sus infraestructuras asociadas. A principios de esta década se proyectó el puerto exterior en la bocana de la ría de Ferrol, en cabo Prioriño-Caneliñas, que cerró la entrada de la ría al 60% con un dique de un kilómetro de longitud. A pesar de la gran riqueza biológica que posee la ría de Ferrol y la necesidad de promover la pesca y el marisqueo tradicionales en la zona, la Autoridad Portuaria, con el beneplácito del Ministerio de Medio Ambiente, licitó la obra y dejó claro que apostaba por un modelo de industrialización que está asfixiando la ría.

El puerto exterior se proyectó debido a que había aumentado el número y tamaño de los barcos que arribaban al puerto ferrolano, sobre todo con carbón para la central térmica de Endesa en Puentes de García Rodríguez. El Ministerio autorizó la construcción del puerto a pesar de que como denunciaba la asociación ecologista Adegas el estudio que valoraba el impacto ambiental tenía grandes deficiencias: solo describía la presencia de 34 especies marinas en la zona de impacto mientras que desde las organizaciones ecologistas se hablaba de más de 700 las especies descritas. Las obras se iniciaron en 2001 y en 2006 recibió el premio San Telmo, del Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos a la mejor obra de ingeniería civil de Galicia en los últimos dos años²³⁷. En 2010, finalizaba la construcción de la segunda fase, prolongando la línea de atraque hasta los 1.515 metros, lo que lo sitúa (de momento) a la cabeza de las infraestructuras portuarias exteriores de España²³⁸.

El efecto ha sido muy negativo, ya que la natural disposición geomorfológica de la ría creó una serie de nichos ecológicos únicos y precisamente en el tramo exterior de la ría, que hasta entonces era el mejor conservado, y que además era un importante caladero de marisco y pesca, que ahora ha sido completamente destruido. El propio Estudio de Evaluación Ambiental del proyecto reconocía que por el efecto de este muro en la bocana, la renovación de las aguas de la ría se reduciría en un 83% con respecto a la situación que existía antes de construir el brazo exterior.

▶ continúa

► continúa

Pero los impactos ambientales no han cesado, y a pesar de que ambas márgenes de la ría ya han sido ocupadas por el hormigón, se ha proyectado un nuevo acceso en tren al puerto exterior. Esta costosa obra se podría evitar porque el puerto interior de la ría ya tiene una línea ferroviaria y por tanto la transferencia de mercancías se podría hacer por vía marítima –para lo que existen numerosos muelles– y evitar el impacto a la ya maltratada margen del cabo Prioriño. Ahora, los ingenieros se lamentan por haber diseñado un puerto sin accesos para distribuir mercancías, y tanto el Concello como la Autoridad Portuaria presionan al Gobierno central para llevar el ferrocarril a la dársena exterior²³⁹.

Junto con el dique de abrigo se ha rellenado y desmontado el cabo, y este tramo de costa virgen ha sido ocupado con una explanada de 89,3 hectáreas, sobre la que se ha instalado una terminal de carbón, dos terminales de biodiésel y una de mercancías en general. Desde entonces, los vertidos a la ría han sido constantes, y debido a la fuerza de la mar en reiteradas ocasiones las barras anti-contaminación no han servido de mucho dispersándose el material contaminante por toda la ría²⁴⁰. Además, en 2010, la Fiscalía de Galicia investigó si durante el relleno del puerto exterior se vertieron residuos tóxicos al mar lo que habría contaminado el agua con hidrocarburos aromáticos policíclicos²⁴¹.

“Bomba de gas” en Mugardos

Pero también en el interior de la ría la biodiversidad es, o más bien era, elevada. Solo en Mugardos, hay más especies de moluscos que en toda la ría de Ares²⁴². En 2002, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria otorgó a Reganosa la concesión administrativa que le permitía poner en funcionamiento la primera planta de gas natural licuado (GNL) de Galicia, con un presupuesto estimado de 144,61 millones de euros²⁴³. Cabe destacar que la Xunta posee el 10% del accionariado de Reganosa. El complejo se sitúa a 800 metros de la población de Mugardos y a dos kilómetros de Ferrol. La presencia de los dos tanques de la regasificadora ha sido motivo de lucha constante de las asociaciones de vecinos, de pescadores y de ecologistas desde que se le concedió la autorización administrativa previa en 2002²⁴⁴ y comenzó su actividad en 2007.

El tráfico de buques que portan gas licuado en sus cubas, por una vía estrecha y angosta como la ría de Ferrol, pone en peligro de forma temeraria las vidas y el patrimonio natural de los habitantes de la comarca²⁴⁵. De hecho, para la ubicación de la planta de gas se modificó puntualmente el Plan de Ordenación Municipal de Mugardos, ilegalidad que sigue estudiándose en los tribunales tras la denuncia del Comité Ciudadano de Emergencia de la Ría de Ferrol²⁴⁶.

Aunque Reganosa comenzó a operar en pruebas en mayo de 2007 no obtuvo la autorización del Ministerio de Industria hasta noviembre. Durante estos años han sido constantes los accidentes y vertidos. Pero no sólo por que la planta alberga 150.000 toneladas de GNL sino porque está situado junto al complejo “Mata Atlántica”, con más de 280.000 toneladas de combustibles y productos químicos, todos ellos situados a pocos metros de viviendas²⁴⁷. Hasta 2009, dos años después de la entrada en fase de actividad comercial de la planta regasificadora, no se colocó en las inmediaciones la torre de sirenas que habrían de dar la alarma en caso de accidente²⁴⁸. En 2011, cuatro años después de la entrada en funcionamiento de la planta de Reganosa, la Dirección General de Emergencia de la Xunta de Galicia pretende completar el Plan de Emergencia de Reganosa ■

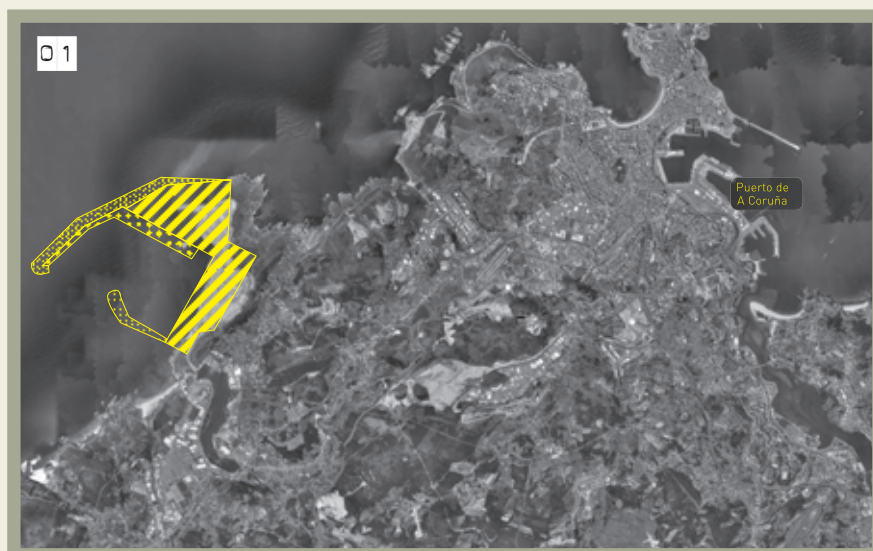
“Cualquiera que vea el espectáculo de la entrada de estos buques, puede entender la locura de la ubicación en Mugardos de la planta de regasificación. Recuerde que los barcos cisterna de gas solo pueden entrar o salir con la marea alta. Y mientras el barco queda detenido durante diez horas en una ría con una alta densidad de población, el monstruo queda detenido inmenso, amenazador, espantoso...”

Adela Figueroa, presidenta de la asociación ecologista Adega, 20 de agosto de 2007.

01 >

Simulación de la ampliación del puerto de A Coruña.

Elaboración propia e imágenes de Google Earth.



GALICIA /

AUTORIDAD PORTUARIA DE A CORUÑA

NOMBRE:

Autoridad Portuaria de A Coruña.

PROVINCIA:

A Coruña (Galicia).

INFRAESTRUCTURAS GESTIONADAS POR ESTA AUTORIDAD PORTUARIA:

Puerto Interior, Puerto Exterior de Langosteira.

CONFLICTO AMBIENTAL:

La ampliación del puerto a uno exterior en punta Langosteira, uno de los pocos tramos de costa virgen de A Coruña y en una zona de mar abierto con fuertes temporales. Informes técnicos indican que la ubicación elegida es la peor posible, y la infraestructura se verá obligada a cerrar a menudo por el mal tiempo. Además, ha ocasionado graves perjuicios a una zona pesquera y marisquera muy productiva.

PRESUPUESTO:

En el puerto exterior de Langosteira, la estimación actual del coste de la obra es de 1.000 millones de euros.

EQUIVALENCIAS:

El coste del puerto será cuatro veces superior al presupuesto anual de 2010 de la Consellería del Mar de la Xunta de Galicia para gestionar y financiar la pesca, una de las principales industrias de Galicia²⁴⁹.

“Langosteira será un puerto más seguro, que estará más días abierto y que se podrá ampliar con más facilidad”.

Alberto Núñez Feijoo, el 30 de octubre de 2003 al presentar el proyecto de del puerto exterior de Langosteira cuando era consejero de Política Territorial (actualmente presidente la Xunta).

> Puerto de A Coruña | El puerto exterior de Langosteira

Tirar el dinero por la borda

En 1997 se aprobaba el proyecto para la construcción de un puerto exterior en punta Langosteira con un presupuesto de 479 millones de euros. En enero de 2003, a dos meses de las elecciones municipales, el Gobierno de José María Aznar y la Xunta de Galicia, –encabezada por Manuel Fraga– se encontraban acosados por el Partido Socialista y el Bloque Nacionalista Gallego, y por las continuas manifestaciones de *Nunca Más* después del vertido del *Prestige*.

En ese momento, el entonces alcalde de A Coruña, Francisco Vázquez (PSG-PSOE), incumplió las directrices de su partido y permitió que Aznar celebrara un Consejo de Ministros en el ayuntamiento coruñés del que salió la decisión de construir el puerto exterior de A Coruña. El objetivo era ofrecer un lugar de refugio a los buques con problemas, y aprovechar para generar “un gran negocio inmobiliario” en el centro de la ciudad, además de conseguir la atracción de capitales a la zona.

Hay que tener en cuenta, que hacía dos años que habían comenzado las obras de un puerto exterior de Ferrol²⁵⁰ con las mismas características y a tan solo 16 km, lo que de facto ya hacía innecesario el puerto de Langosteira, además de que entre ambas infraestructuras surgiría un conflicto de intereses.

Por aquel entonces se preveía que el puerto entraría en funcionamiento en el año 2013²⁵¹. En 2004 Greenpeace denunció²⁵² que la Autoridad Portuaria había incurrido en una ilegalidad al licitar las obras sin tener asegurada su financiación. Para entonces, el Ministerio de Hacienda ya había solicitado a la Unión Europea 265 millones de euros de los fondos de cohesión para la financiación del proyecto^{xiii}. Cabe destacar que desde 1995 venían cayendo los beneficios netos del puerto, lo que indicaba que más que una ampliación, lo que el puerto necesitaba era una mejor gestión.

Pero para justificar la inviabilidad económica, se había orquestado junto a la actuación portuaria, un desarrollo urbanístico que fomentaba la especulación sobre el suelo. El entonces alcalde socialista, Francisco Vázquez, pretendía sufragar un tercio de las obras con una operación especulativa en terrenos públicos de entre 90 y 174 millones de euros que pasaba por la privatización de suelo público para construir viviendas a precio libre y centros comerciales. La única reticencia de la exministra de Fomento, Magdalena Álvarez, fue para “que las viviendas fueran de protección oficial”.

> continúa

02 >

Imagen aérea de las obras en punta Langosteira.



© Greenpeace / Pedro Armestre

> continúa

A los fondos del Gobierno central y a los de la Unión Europea se sumaban otros 200 millones de euros que el Ayuntamiento coruñés esperaba recaudar –en pleno auge del *boom* del ladrillo– con la venta de superficie de los muelles de la Batería, Calvo Sotelo, San Diego y Petrolero²⁵³. En 2004 se firmó un acuerdo entre las administraciones central y autonómica, y con los Ayuntamientos de A Coruña y Arteixo para recalificar 400.000 m². El negocio debía de ser muy goloso porque Florentino Pérez, presidente de ACS y del Real Madrid, se ofreció a iniciar las obras sin que estuviera asegurada la financiación²⁵⁴.

Un informe de ese mismo año, presentado por el presidente del Puerto, Guillermo Grandío, eximía de responsabilidad patrimonial a los consejeros en el caso de que finalmente no se obtuvieran los fondos necesarios. Hoy con la crisis del ladrillo, Puertos del Estado ya descarta que se consigan los ingresos previstos por la venta de suelo.

Los temporales en el Atlántico

Pero además de las irregularidades sobre la financiación, el puerto exterior también ha estado rodeado por numerosas controversias relativas a su ubicación y a su impacto ambiental. De hecho, la dureza de los temporales marinos en la zona hizo desistir a Fomento de llevar a cabo la obra en 2001, y dos años antes la Dirección General de Costas emitió un informe desfavorable en el que asegura que causará “la destrucción total de uno de los pocos parajes costeros vírgenes de A Coruña”. Otros informes técnicos señalaban esta ubicación como “la peor” debido a las duras condiciones oceanográficas.

Sin embargo el 16 de febrero de 2001, el Ministerio de Medio Ambiente aprobó la declaración de impacto ambiental del proyecto presentado por la Autoridad Portuaria al considerar sus infraestructuras “viables” desde el punto de vista ecológico, siempre que respetaran una serie de condiciones en las playas y que no se produjeran vertidos al mar.

Ya en 2009²⁵⁵, debido a los fuertes temporales marinos, que Greenpeace alertaba desde un principio, el sobrecoste ascendía a 100 millones de euros que se sumaban al presupuesto inicial, a pesar de que el Ministerio de Fomento afirmó que se habían estudiado “medidas oceanográficas, estudios experimentales mediante modelos físicos a escala y modelos numéricos, orientados a la optimización de los diseños, desde las perspectivas de su seguridad, operatividad y economía”.

> continúa

“Además, hay otro 24% de financiación que quiero sepan sus señorías que es de recalificación de suelos y venta de los mismos para conseguir dicho porcentaje de la financiación del puerto. Es también una decisión importante porque los suelos van a valer muchísimo, sobre todo si se venden para vivienda libre, porque es una zona magnífica. Se ha calculado cuánto se va a obtener con los fondos. Le iba a decir que es una especulación, en el sentido de lo que uno se imagina; una estimación, para no meterme en esos berenjenales...”

Magdalena Álvarez, exministra de Fomento, en el Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados, el 16 de junio de 2004 al ser interpelada sobre la financiación estimada para el puerto exterior.

► continúa

Y efectivamente, el problema han sido los temporales marinos. En otoño de 2010 el temporal *Becky* causó importantes desperfectos en la estructura del dique exterior²⁵⁶. Y dado que el presupuesto del puerto coruñés no ha dejado de dispararse desde el inicio de las obras en 2005, en julio de 2011 el Consejo de Ministros autorizó a Puertos del Estado para que concediera un préstamo de 250 millones de euros^{XIV}. Además, todavía falta por construir los accesos por carretera y ferrocarril claves para su funcionamiento. Es decir, más fondos.

De los 479 millones del presupuesto inicial se ha llegado a los 798 en la actualidad se espera que el coste alcance los 1000 millones, cinco veces más (183 millones²⁵⁷) de lo que costó el puerto de Ferrol. De momento la UE investiga un incremento de 95 millones en el coste de la obra, ya que es posible que el Ministerio de Fomento vulnerará la normativa europea al aprobar el sobrecoste sin el preceptivo informe del Consejo de Estado. Hay que tener en cuenta que además de la construcción de un dique, un contradique, varios muelles, un morro y una explanada, será necesario costear el traslado de las instalaciones de Repsol, Fenosa y demás terminales marítimas.

Al sobrecoste hay que sumar otra serie de factores como los daños económicos que Langosteira causaría al sector pesquero, que un informe pericial estimó en 27 millones de euros²⁵⁸. Lo que a día de hoy parece claro es que ni va a ser un puerto refugio ni un puerto de contenedores ni un puerto de referencia para el tráfico marítimo mundial ni nada por el estilo.

La Autoridad Portuaria de A Coruña es ya la más endeudada de España y las obras las más costosas de toda Galicia, pero aún así se insiste en que se finalizarán a finales de 2011. Si el mar no se lo vuelve a tragar todo ■

01 >

Simulación de la ampliación del puerto de Vilagarcía.

Elaboración propia e imágenes de Google Earth.



GALICIA /

AUTORIDAD PORTUARIA DE VILAGARCÍA DE AROUSA

NOMBRE:

Autoridad Portuaria Vilagarcía de Arousa.

PROVINCIA:

Pontevedra (Galicia).

INFRAESTRUCTURAS GESTIONADAS POR ESTA AUTORIDAD PORTUARIA:

Puerto de Vilagarcía, Marina Vilagarcía.

CONFLICTO AMBIENTAL:

Las reiteradas ampliaciones del puerto, particularmente de sus muelles comerciales y del muelle de Ferrazo donde se asientan depósitos de hidrocarburos, con grave deterioro ambiental para la ría de Arousa.

PRESUPUESTO:

Extensión del muelle de Ferrazo: 30 millones de euros.

EQUIVALENCIAS:

Tres veces la cantidad de dinero que la Xunta de Galicia invertirá en subvenciones para el sector turístico durante 2011-2012²⁵⁹.



< 02

La actividad pesquera y marisquera convive peligrosamente con la actividad portuaria.

> Puerto de Vilagarcía

Depósitos de hidrocarburos sobre bancos marisqueros

Debido a sus peculiares condiciones oceanográficas la ría de Arousa posee una elevada biodiversidad marina y supone una importante fuente de riqueza productiva, que repercute directamente en el sector pesquero y turístico, de los que depende buena parte de la población de la zona. Aún así, entre los años 1997 y 1998 se construyeron varios depósitos de hidrocarburos en el muelle de Ferrazo del puerto de Vilagarcía de Arousa²⁶⁰. La Plataforma de Defensa de la Ría de Arousa ha denunciado reiteradamente que estas instalaciones –con una capacidad de 80.000 toneladas– ocasionan que cada año se trasladen por la ría 250.000 toneladas de productos altamente contaminantes, lo que representa un evidente riesgo que pone en peligro la riqueza medioambiental y económica de la ría.

Estos depósitos han sido objeto de varios litigios debido a diversas irregularidades cometidas en la tramitación de sus asentamientos. En 2000 el Concello de Vilagarcía concedió la licencia a la instalación porque “en teoría” cumplían todos los requisitos²⁶¹. Pero esta teoría no era tal ya que, primero, el Tribunal Superior de Xusticia de Galicia (TSXG) declaró ilegal la licencia de los bidones de Ferrazo, y acto seguido, el Tribunal Supremo ratificó el fallo del TSXG en 2009. La Sala de lo Contencioso del Supremo confirmó que los depósitos de hidrocarburos fueron tramitados sin los preceptivos estudios de impacto ambiental, por lo que declaraba nulas de pleno derecho las resoluciones de la Consellería de Industria que autorizaron en 2000, bajo el Gobierno de Manuel Fraga, las instalaciones de almacenamiento de productos químicos y petrolíferos a las empresas Finsa y Foresa²⁶².

Durante su periodo de gobierno (entre 2000 y 2004) el Partido Popular no solo apoyó la construcción de los depósitos sino que además autorizó un Plan Estratégico para el puerto de Vilagarcía que pretendía duplicar el tráfico de hidrocarburos en los próximos años, lo que indudablemente implicaba duplicar la capacidad y el número de tanques existentes hasta generar un tráfico de 750.000 toneladas al año. Estas previsiones se cortaron de golpe tras la sentencia del TSXG que solo autorizó a almacenar el fuel para consumo propio, pero no para suministro a otras empresas.

> continúa

“Todos los cargos políticos que apoyaron la instalación de esos depósitos ilegales deben asumir sus errores y responsabilidades. Es una cuestión de ética democrática”.

Xaquín Rubido, Plataforma en Defensa de la Ría da Arousa, en El País, 5 de mayo de 2009, tras la Sentencia que declaraba ilegales los depósitos de hidrocarburos en el puerto. Nadie ha dimitido todavía.

▶ continúa

Ese Plan Estratégico incluía la ampliación del muelle de Ferrazo –cuyas obras finalizaron en 2008– para lo que se extrajeron de los fondos del recinto portuario 1.336.000 m³ de fangos altamente contaminados y con un elevado contenido en materia orgánica, que fueron depositados directamente en la boca de la ría, entre los Espacios Naturales Protegidos de la isla de Sálvora y Ons, que además pertenecen al Parque Nacional de las Islas Atlánticas.

Este dragado del fondo ha afectado²⁶³ a los bancos marisqueros y provoca una alteración de las corrientes marinas y movimientos de áridos con el consiguiente impacto medioambiental y económico sobre la ría. Hasta la fecha la autoridad portuaria no ha eliminado este punto de vertido de lodos portuarios, que deberían ser tratados en un vertedero controlado en tierra²⁶⁴.

Paradójicamente la obra de ampliación del muelle de Ferrazo obtuvo un accésit en el premio “San Telmo 2009” que otorga el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Galicia porque, según se argumentaba, la ampliación “redunda en la mejora de la calidad de vida de los habitantes de Galicia, tanto desde el punto de vista ambiental como desde el punto de vista económico”.

Además, se creó una nueva terminal de contenedores²⁶⁵ para lo que se ganó al mar una superficie de 82.000 m² a base de hormigón. Esta terminal costó casi 30 millones de euros²⁶⁶.

Obras y más obras

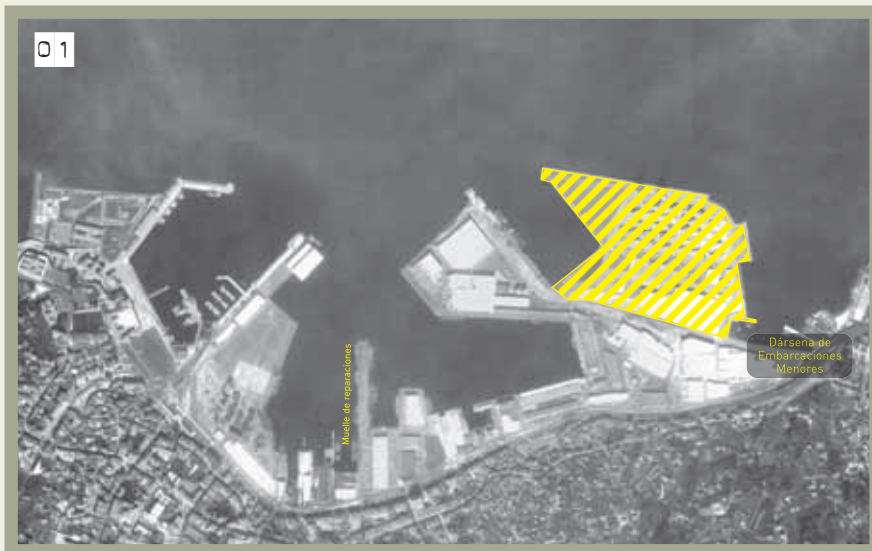
Pero como no existe ninguna gran infraestructura de Puertos del Estado sin sus infraestructuras anexas, en 2010 el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria aprobaba una extensión de la línea ferroviaria hasta Ferrazo, que cruzará el municipio sobre unas vías incrustadas en la calzada. Según ha anunciado la Autoridad Portuaria esta nueva vía promoverá una reordenación absoluta del espacio portuario²⁶⁷. El coste de un kilómetro de esta vía férrea es de seis millones de euros.

A su vez, el puerto de Vilagarcía actúa como centro logístico para las embarcaciones españolas que faenan en el Índico y en el Atlántico. Hace pocos meses se inauguraba con el atraque del buque atunero “Egaluze” el muelle Comercial Oeste de este centro logístico, que alcanzaba así una superficie de 42.000 m² y que ha contado con un presupuesto de 12 millones de euros²⁶⁸.

Sin embargo, los datos de tráfico de mercancías no han acompañado al crecimiento en superficie. Entre enero y julio de 2010, estos tráficós se redujeron más de un 24%²⁶⁹.

Tanta infraestructura industrial portuaria ha provocado que una histórica villa marinera como Vilagarcía de Arousa tenga ahora una barrera de hormigón en su fachada litoral. Por esto, el pasado mes de abril de 2011, Puertos del Estado autorizó una reordenación de esa fachada litoral para crear un gigantesco espacio de ocio y disfrute para los ciudadanos.

Ahora la Autoridad Portuaria quiere eliminar, al menos visualmente, el impacto de tanto hormigón con parques y zonas de ocio, aunque no está claro qué inversores privados se harán cargo de esta nueva obra²⁷⁰ ■



< 01

Simulación de la ampliación del puerto de Marín.

Elaboración propia e imágenes de Google Earth.

 Relleno Plataforma Os Placeres

0,5 kilómetros



GALICIA /

AUTORIDAD PORTUARIA DE MARÍN E RÍA DE PONTEVEDRA



NOMBRE:

Autoridad Portuaria Marín e Ría de Pontevedra.

PROVINCIA:

Pontevedra (Galicia).

INFRAESTRUCTURAS GESTIONADAS POR ESTA AUTORIDAD PORTUARIA:

Puerto de Marín.

CONFLICTO AMBIENTAL:

El relleno con más de 300.000 m² de hormigón sobre la ría y en una zona que era un importante banco marisquero para la construcción de la plataforma logística de Os Placeres.

PRESUPUESTO:

El relleno de Marín presentaba un presupuesto total de 24,13 millones de euros.

EQUIVALENCIAS:

24 millones de euros tirados al mar, o lo que es lo mismo, el equivalente a lo que costaría la construcción de seis colegios.

02 >

Explanada de la fábrica de celulosa de Ence en primer término con los muelles del puerto de Marín al fondo.



© Greenpeace / Pedro Armestre

La amplia bahía de Marín estaba habitada a principios del siglo XX principalmente por marineros, pero desde los años 60 el puerto no ha parado de crecer y en la actualidad cuenta con 1.260 metros de muelles comerciales destinados al tráfico marítimo y 2.312 metros de muelles pesqueros utilizados para las actividades de pesca y avituallamiento²⁷¹.

El relleno ilegal

Esta obra se inició con el Plan Especial del año 2000 y ha ganado una superficie al mar de 328.000 m², en una zona que era un importante banco marisquero de la ría de Pontevedra.

Una de las sentencias más contundentes que se han producido en el litoral español y que refleja no solo la lucha ciudadana y ecologista por defender el medio natural y el crecimiento sostenible, sino también las ilegalidades orquestadas por las autoridades portuarias es la famosa sentencia del Tribunal Supremo sobre el relleno en la Plataforma de Os Placeres en Marín. Esta obra se inició con el Plan Especial del año 2000 y ha ganado una superficie al mar de 328.000 m², en una zona que era un importante banco marisquero de la ría de Pontevedra. El fallo, de 30 de octubre de 2009 no solo declaraba ilegal el relleno, sino que además anulaba el Plan Especial del Puerto de Marín-Pontevedra tras años de litigios de los vecinos agrupados en la Plataforma de Defensa de la Plaza de Placeres.

En el caso del relleno, el Tribunal Supremo sostiene que las administraciones demandadas “no han aclarado nada” sobre la disposición “que legitime tan extraordinaria obra de relleno del mar”, lo que considera “incomprensible”²⁷². Los magistrados confesaban su “perplejidad” con los argumentos sostenidos por la Autoridad Portuaria y sostenían que “queda claro que el Plan Especial en cuestión debió someterse a evaluación de impacto ambiental antes de su aprobación definitiva, mayormente considerando la incidencia de la obra en un espacio de alto valor medioambiental y ecológico como es la ría de Pontevedra”.

Pero lo más importante de la histórica sentencia es que obliga a la Autoridad Portuaria, la Xunta y la Diputación a restituir la zona a su estado anterior. La razón principal de la sentencia, es la ausencia de un estudio de impacto ambiental que sustente el proyecto. La Autoridad Portuaria presentó para avalar las obras un informe de 1994, encargado para evaluar un relleno anterior de 95.000 m², superado por el que después se ejecutó.

▶ continúa

“Llevan ya unos cuantos años haciendo una asombrosa colección de sentencias demoledoras e irrecurribles, que harían sonrojar (cuando menos) a cualquier cargo público europeo”.

Portavoz vecinal de la Plataforma de Defensa de la Plaza de Placeres, refiriéndose a la Autoridad Portuaria, el 19 de octubre de 2009²⁷³.

▶ continúa

Pese al valor ecológico de la zona afectada, no fueron los recursos interpuestos por las cofradías ni por los colectivos de defensa de la ría los que consiguieron la contundente victoria judicial, sino el de una asociación creada para rechazar el paso del tren por una plaza pública de la misma parroquia marinense de Placeres. La infraestructura ferroviaria estaba prevista en el Plan Especial para dar servicio a los nuevos muelles, por lo que la asociación llevó las obras a los tribunales. El TSXG falló en su contra en 2005. Cuatro años más tarde, el Supremo les daba la razón con una sentencia contra la que ya no cabe recurso.

El Supremo reclamó a la Autoridad Portuaria que se hiciera frente al 50% del coste de la restauración, a la Xunta al 30% y a la Diputación al 20%. Hoy la Abogacía del Estado busca la fórmula menos onerosa para ejecutar la sentencia firme²⁷⁴ ya que la sentencia judicial conlleva la orden explícita de devolver la zona portuaria a “la situación y estado anterior”. La Diputación de Pontevedra presentó un recurso de amparo para no tener que pagar los costes de las obras de demolición y reposición, recurso que ha sido desestimado.

De momento el puerto sigue sin cumplir la sentencia judicial, mientras que la Abogacía del Estado dice ahora que la restauración de la zona podría tener perjuicios medioambientales y la Consellería de Medio Ambiente, Infraestructuras y Territorio²⁷⁵ asegura que la sentencia es “inejecutable” y que es mejor compensar económicamente a los vecinos afectados. ¿Quién compensará entonces a los bancos marisqueros y al medio ambiente perdido? ■

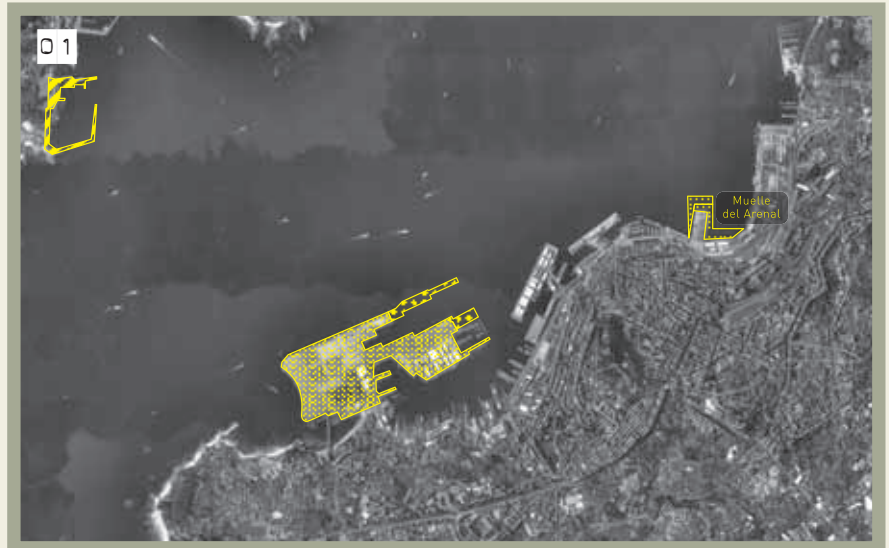
01 >

Simulación de la ampliación del puerto de Vigo.

Elaboración propia e imágenes de Google Earth.

-  Puerto deportivo de Cangas
-  Terminal de Bouzas
-  Ampliación proyectada Terminal de Bouzas
-  Ampliación de muelles comerciales

1 kilómetro



GALICIA /

AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO

NOMBRE:

Autoridad Portuaria Vigo.

PROVINCIA:

Pontevedra (Galicia).

INFRAESTRUCTURAS GESTIONADAS POR ESTA AUTORIDAD PORTUARIA:

Puerto de Vigo e infraestructuras portuarias de ríos Teis, Chapela, Randa, Vilaboa, Moaña y Cangas en la ría de Vigo.

CONFLICTO AMBIENTAL:

Se ha rellenado y destruido parte de la ría con 2.850.000 m² de hormigón.

PRESUPUESTO:

Incalculable (debido a que el gran número de fases del proyecto hace imposible su cálculo).

EQUIVALENCIAS:

El puerto ocupa 20 kilómetros de costa, ocho veces la longitud de la famosa playa de La Lanzada, entre Sanxenxo y O Grove.

02



< 02

Parte de las terminales del puerto de Vigo con las islas Cíes al fondo.

© Greenpeace / Pedro Armestre

Sin Planes de Utilización de Espacios Portuarios, todo es ilegal

El puerto de Vigo queda inmerso en plena ría de Vigo. Como es una gran ensenada con características oceanográficas semicerradas, cualquier alteración tiene efectos puntuales que se trasladan a toda la ría. E incluso más allá de su bocana, al Parque Nacional de las Islas Atlánticas. Pero el respeto por el medio ambiente solo ha quedado plasmado en las comunicaciones oficiales de la Autoridad Portuaria, y más allá de las declaraciones el puerto de Vigo ha sido el motor de destrucción costera en la ría. Sus infraestructuras, como si se tratase de una gran urbanización, se extiende a lo largo de 20 kilómetros de ría²⁷⁶ y ocupan una superficie de 2.572.577 metros cuadrados en cinco concellos. De este espacio, más de la mitad de las explanadas están ocupadas por empresas cuya actividad nada tienen que ver con las de un puerto, y por tanto su ubicación dentro del mismo no está justificada²⁷⁷.

En 1992^{XV} se aprobaba la Ley de Puertos del Estado que obligaba a tener un Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (PUEP) como fase previa a la ejecución de cualquier obra, incluidas las ampliaciones de cualquier infraestructura portuaria. El puerto de Vigo, que desde entonces se ha ampliado varias veces carece de ese PUEP. Son muchas las obras ilegales que debido a esa ausencia de PUEP han acabado en los juzgados gracias a la acción ciudadana y sus plataformas en las que se integran las cofradías de pescadores y marisqueras (Foro Social de Cangas Do Morrazo, Plataforma en Defensa da Ensenada de San Simón, Salvemos Monteferro y así un largo etcétera). En el puerto de Marín (ver ficha Autoridad Portuaria Marín e Ría de Pontevedra) el Tribunal Supremo ha avalado la necesidad de realizar un PUEP.

Un ejemplo significativo es el de la mayor empresa pesquera del mundo, Pescanova SL, que tiene estrechas relaciones empresariales con la Autoridad Portuaria. Cuando Pescanova necesitó ampliar sus instalaciones una vez agotado el espacio disponible, instó a la Autoridad Portuaria a ganarle terreno al mar –usurpando así el dominio marítimo-terrestre– cuando lo más lógico hubiese sido trasladar las naves a un polígono industrial en tierra. En el expediente administrativo tramitado por la Autoridad Portuaria de Vigo de la solicitud de este relleno se cometieron varias presuntas irregularidades en fase administrativa que fueron objeto de repetidas denuncias por parte de la Plataforma en Defensa da Ensenada de San Simón.

> continúa

“[...] Es necesario que en el equilibrio que debe guardarse no nos olvidemos de lo que fueron nuestros orígenes. Y me refiero a la Pesca.[...] De glorias pasadas no se vive. Por tanto debemos ampliar y ordenar espacios, mejorar los muelles comerciales, la terminal ro-ro, los muelles pesqueros, poner en marcha la autopista del mar, para ello necesitamos infraestructuras [...]”.

Corina Porro Martínez, expresidenta de la Autoridad Portuaria de Vigo, en el saludo oficial de la web de la Autoridad Portuaria. También se lee sobre tomar decisiones “siempre respetuosas con el Medio Ambiente”.

» continúa

Entre esas irregularidades se encontraba un informe de incidencia ambiental presentado por esta empresa que situaba el comienzo de este Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) de la Red Natura 2000 a 700 metros aguas arriba de las instalaciones de Pescanova, cuando en realidad se encuentra dentro del espacio protegido. En 2005, el Ministerio de Medio Ambiente decidió no someter a Evaluación de Impacto Ambiental la ampliación, ya que “no afecta” al LIC “Ensenada de San Simón” y en 2006 la Autoridad Portuaria dio la autorización de dragado y relleno sobre un espacio protegido que ha sido destruido con 7.000 m² de hormigón.

De toda la radiografía de destrucción que ha supuesto el puerto de Vigo, el relleno de Bouzas ostenta el triste récord de ser la mayor agresión ambiental hecha en la ría. Casi 1.000.000²⁷⁸ de m² de extensión en el medio marino. Para realizar el relleno se sepultó el mayor banco marisquero de la ría. Si en 1967 la totalidad del banco marisquero de Bouzas producía unas 940 toneladas de almeja, en 1985 la cantidad se redujo a entre 10 y 15 toneladas, mientras que 1986 fue de tan solo una tonelada. Una de las autoridades públicas con mayor responsabilidad en este relleno, fue la entonces presidenta de la Autoridad Portuaria, Elena Espinosa, que después pasaría a ser ministra de Medio Ambiente, Agricultura y Pesca. Está previsto que para 2015 se rellenen y destruyan otros 71.500 m² más en Bouzas.

Los puertos deportivos

La Autoridad Portuaria históricamente ha cedido sin ningún pudor terrenos públicos a grandes empresas para la construcción de puertos deportivos, varios de los cuales están pendientes de resolución judicial. El puerto de Cangas do Morrazo ha sido objeto de varias denuncias de Greenpeace. Para este tramo marisquero y pesquero –que se ha mantenido relativamente aislado de las atrocidades cometidas en el margen sur de la ría– la Autoridad Portuaria ha proyectado un puerto deportivo y, con el beneplácito del Ayuntamiento de Cangas, una urbanización de lujo sobre zona de marismas. El expediente administrativo de la tramitación de dicha autorización contiene varias presuntas irregularidades, entre las que figura la “pérdida” de un informe preceptivo y vinculante de la Consellería de Pesca de Xunta contrario a este proyecto y que desapareció misteriosamente del expediente²⁷⁹. El informe de Impacto Ambiental fue redactado en menos de 24 horas y por supuesto carece del PUEP.

» continúa

Un informe de incidencia ambiental presentado por esta empresa situaba el comienzo de este Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) de la Red Natura 2000 a 700 metros aguas arriba de las instalaciones de Pescanova, cuando en realidad se encuentra dentro del espacio protegido.

► continúa

También el vecino puerto deportivo de Punta Lagoa, construido en 2005 por una autorización administrativa de la Autoridad Portuaria, acabó con uno de los bancos marisqueros de la zona. Tanto el restaurante náutico como algunas de las naves industriales en tierra carecen de permiso de construcción y sobre ellas pesan órdenes de derribo del Ayuntamiento de Vigo. Curiosamente, a la inauguración del puerto acudió la entonces alcaldesa de Vigo, Corina Porro (PP) que en su momento no dio el permiso de construcción por las numerosas deficiencias que detectó el consistorio y que luego fue la presidenta de la Autoridad Portuaria.

A fecha de hoy, y según la nueva Ley 33/2010 de puertos que entró en vigor el 27 de agosto de 2010, el puerto de Vigo sigue sin PUEP, que ahora se denomina Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios DEUP²⁸⁰. La Autoridad Portuaria ha aplaudido esta nueva ley que no deroga el espíritu del Plan de Usos, simplemente lo cambia de nombre. Es decir que la Autoridad Portuaria, aunque está pendiente de varias resoluciones judiciales por saltarse la ley, debe tener esta DEUP para acometer nuevas obras. A pesar de todo, la ambición de la Autoridad Portuaria no ha cesado. En primavera de 2011²⁸¹ se instalaron los pilotes de la ampliación del muelle de Areal, que en una primera fase ganaba a la ría 49.000 m² con un coste de 45 millones de euros. La expresidenta de la Autoridad Portuaria y candidata a la alcaldía de Vigo el 22 de mayo por el PP, Corina Porro; el director, Luis Lara y la anterior directora de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, María Jesús Rodríguez de Sancho, fueron imputados por presunta prevaricación por las obras de ampliación del muelle del Areal, paralizadas cautelarmente el 7 de enero de 2010 y reanudadas en mayo del mismo año.


En octubre de 2010, lamentablemente la justicia anuló las tres imputaciones²⁸². También en este caso la ausencia del plan de usos del puerto es una de las causas que motivan las acusaciones contra Porro y Lara. El relleno del Areal pretende ganar 90.000 metros cuadrados al mar en las proximidades del puerto deportivo, en el centro de la ciudad. El proyecto se inició sin estudio de impacto ambiental y utilizó los escombros de los túneles del AVE como material de relleno. A este relleno se le suman otros dos²⁸³ que supondrán una nueva superficie de 93.350 metros cuadrados.

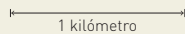
Mientras, la Plataforma Salvemos Monteferro ha elaborado un estudio de los metros cuadrados de hormigón que se han ganado a la ría y que se resumen en 2.850.000 m², es decir una superficie equivalente a 285 campos de fútbol en los últimos 40 años. Este es el legado que la Autoridad Portuaria deja a las futuras generaciones y que asfixia día a día a una actividad económica: la pesca de la que dependen 10.000 empleos directos ■

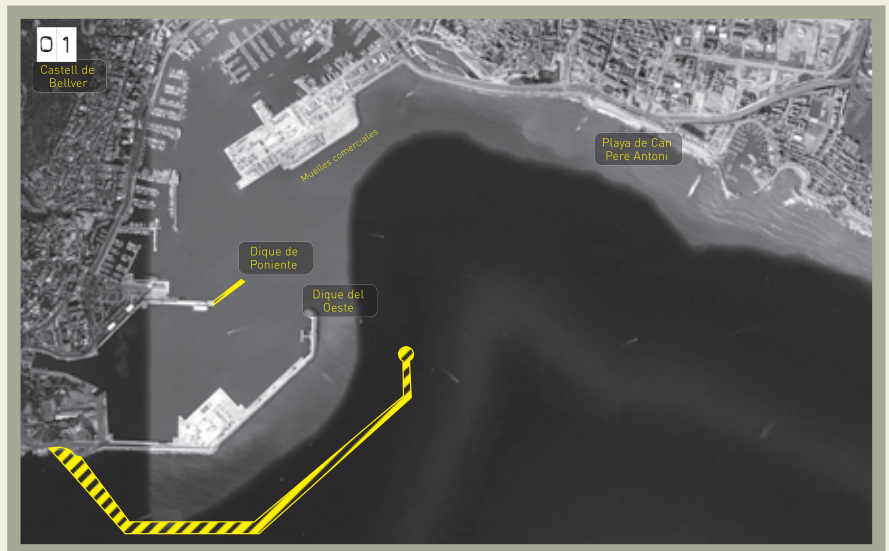
01 >

Simulación de la ampliación del puerto de Palma de Mallorca.

Elaboración propia e imágenes de Google Earth.

 Ampliación proyectada en el Plan Director

 1 kilómetro



ISLAS BALEARES /

AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARS

NOMBRE:

Autoridad Portuaria de Balears.

PROVINCIA:

Islas Baleares.

INFRAESTRUCTURAS GESTIONADAS POR ESTA AUTORIDAD PORTUARIA:

Puerto de Alcudia, puerto de Ibiza, puerto de La Savina, puerto de Mahón, puerto de Palma de Mallorca.

CONFLICTO AMBIENTAL:

En Palma afección al medio marino circundante al puerto; aumento de la contaminación de las aguas y presión a las playas. En Ibiza, destrucción de 500.000 metros cuadrados de posidonia; afección a espacios naturales protegidos e impacto paisajístico.

PRESUPUESTO:

Ampliación puerto de Palma, 1.000 millones de euros. Ampliación puerto de Ibiza, 116 millones de euros.

EQUIVALENCIAS:

La ampliación del puerto de Ibiza costará 2,5 veces más que el presupuesto destinado por la Agencia de Turismo de Baleares a la promoción del turismo para todo el archipiélago en 2011²⁸⁴.

Grandes cruceros, pequeños beneficios

En 2008 se estimó que las obras de remodelación y ampliación del puerto de Palma iban a tener un coste de entre 1.000 y 1.100 millones de euros²⁸⁵. Según las directrices que marca el Plan Director elaborado por la Autoridad Portuaria de Balears el principal objetivo de la ampliación era prolongar el dique de Poniente 430 metros para tener más capacidad todavía para cruceros turísticos, lo que suponía ganar 44 nuevas hectáreas a la bahía de Palma. Esta nueva ampliación significa aumentar la superficie de la lámina de agua del puerto en un 50%²⁸⁶. El coste de la ampliación del muelle de cruceros se estima en unos 38 millones de euros²⁸⁷.

Aunque en 2009, la Autoridad Portuaria anunciaba que no tenía suficientes fondos ni fuentes de financiación para acometer la obra²⁸⁸, los empresarios de la isla pronto se apresuraron a exigir al Govern balear y al conjunto de las formaciones políticas isleñas un frente común para reclamar al Gobierno central alguna fórmula que permitiese financiar con fondos estatales esta ampliación, aunque la legislación actual exija que los puertos deben autofinanciarse. Finalmente, en primavera de 2011, se iniciaban las obras del dique de Poniente para permitir el atraque de hasta cinco grandes buques de cruceros de más de 300 metros de eslora, en una obra que se prolongará 15 meses.

Los cruceros, actividad turística al alza, tienen un escaso impacto económico en los puertos de acogida, ya que son auténticos complejos hoteleros con tiendas y restaurantes y con un frecuente servicio de "todo incluido". Estos cruceros son propiedad de sociedades arraigadas en paraísos fiscales y con bandera de conveniencia. Los cruceros que llegarán a Palma habitualmente tienen una capacidad de entre 2.000 y 4.000 plazas y la estancia media de estas ciudades flotantes es de solo 1,49 días²⁸⁹.

Dada su capacidad, los cruceros generan una ingente cantidad de residuos y un desgaste de recursos naturales como el agua dulce. Además, la gestión de los residuos y basuras, y el agua que utilizan es costeado por el Ayuntamiento²⁹⁰, con lo que provocan diversos problemas de sobrecapacidad de las plantas de tratamiento o saturación del planeamiento hidrológico al no contar los municipios con sistemas adaptados a la llegada masiva y puntual de desechos de estos buques. El principio de "quien contamina paga" queda también muy diluido en estas infraestructuras al ser auténticos "pueblos flotantes" sin control social ni político.

El hecho de que enarboles pabellones de conveniencia favorece que estos buques puedan eludir las normativas vigentes en España. Aunque todos los barcos del mundo deben cumplir determinados tratados internacionales, las autoridades encargadas de hacerlos cumplir son, precisamente, las de los países bajo cuyo pabellón navegan y, en muchos casos, carecen de la infraestructura y los medios necesarios para ello²⁹¹. El beneficio económico está muy limitado también ya que el gasto medio por turista en Palma es de 90 euros al día y sufre una fuerte estacionalidad concentrándose las visitas entre mayo y octubre²⁹². En 2009, el gasto de los turistas de cruceros en Palma fue de 70 millones de euros. Teniendo en cuenta el presupuesto de la ampliación del puerto de Palma, todo apunta a que será un negocio muy poco rentable social y ambientalmente.

Dada su capacidad, los cruceros generan una ingente cantidad de residuos y un desgaste de recursos naturales como el agua dulce. Además, la gestión de los residuos y basuras, y el agua que utilizan es costeado por el Ayuntamiento.

> continúa

02 >

Obras en el muelle de Botafoc del puerto de Ibiza con las murallas de la ciudad al fondo.



© Greenpeace / Germán G. Lama

> continúa

El puerto de Ibiza, Patrimonio de la Autoridad

Pero la ampliación del puerto de Palma no es la única que tramita la Autoridad Portuaria. Ibiza o Mahón son otros ejemplos. Unas ampliaciones no justificadas, ya que en 2009, el propio presidente de la Autoridad Portuaria, confirmaba que se estaba produciendo un descenso importante en la llegada de mercancías a los cinco principales puertos de Baleares, que se situaba entre un 10% y un 15% por debajo de las cifras alcanzadas en años anteriores. Ibiza y Mahón eran los más afectados por esa situación²⁹³.

A finales de la década de los 90 del siglo pasado, la Autoridad Portuaria anunciaba la ampliación del puerto de Ibiza. Esta infraestructura supone una grave amenaza para los ecosistemas marinos de las islas Pitiusas y del territorio insular²⁹⁴. El proyecto denominado "explanada y muelles comerciales al abrigo del muelle de Botafoc", está valorado en 116 millones de euros. Pretende construir el dique de Es Botafoc y una serie de explanadas de hormigón en el puerto deportivo, que ganarían al mar 75.000 metros cuadrados.

El proyecto tenía enormes deficiencias y a pesar de la existencia de varias alternativas menos agresivas con el medio, finalmente no fueron valoradas. Por ejemplo, se podrían haber habilitado las nuevas líneas de atraque en la ribera norte del actual recinto portuario y utilizar para ello el espacio del antiguo puerto deportivo Ibiza Nueva (ahora Marina Ibiza).

En 2010 comenzaban las obras de este proyecto del todo insostenible y complemente innecesario para Ibiza. El proyecto además va a extraer 800.000 metros cúbicos de áridos de las canteras de Ibiza para ganar terreno al mar y tiene graves impactos colaterales como la construcción de una nueva carretera que cruzará el humedal de Ses Feixes, próximo al puerto. El impacto es tal que incluso la UNESCO tuvo que evaluar este proyecto de expansión al suponer una amenaza a los bienes protegidos de la isla. En su evaluación la UNESCO considera una "cuestión clave" que se reduzca la dimensión de las plataformas previstas y sugiere que la ampliación del puerto sea cuidadosamente ajustada "a las necesidades de la isla y no al tamaño de los barcos" que operan en él, entre otras recomendaciones para reducir posibles impactos no deseados²⁹⁵.

> continúa

“Se reduce el sueldo de los funcionarios, se habla de reformar las pensiones y a su vez nos permitimos el lujo de este tipo de obras faraónicas. Es la paradoja de nuestro sistema económico que, precisamente, se alimenta de ello”.

Declaraciones²⁹⁷ de Víctor Fernández, vicesecretario de ICOMOS (entidad asesora en asuntos de cultura a la UNESCO) el 18 de noviembre de 2011 al hablar sobre el impacto que la ampliación del puerto de Ibiza ejerce sobre el casco urbano de la ciudad, declarado Patrimonio de la Humanidad.

» continúa

El Comité Español del Consejo Internacional de Monumentos y Sitios (ICOMOS) también evaluó los impactos de la nueva dársena en el conjunto del casco histórico de Ibiza y recomendó “asistir de la ampliación del puerto de Ibiza, calibrar en su justa medida y con parámetros sostenibles las verdaderas necesidades expansivas del puerto, redimensionar la propuesta y, en todo caso, establecer alternativas”²⁹⁶. ICOMOS ha insistido que previamente a la ampliación portuaria, se debería haber estudiado el umbral de turismo que la isla puede soportar y que se verá agravado con la nueva dársena.

Para extraer material para la obra se van a dragar 480.000 metros cúbicos del lecho marino durante cinco meses²⁹⁸ a pesar de las denuncias del grupo GEN-GOB²⁹⁹, que señalan que la ampliación del puerto va a poner en peligro, entre otros valores naturales, al organismo vivo más grande del planeta: un ejemplar de *Posidonia oceanica*, que tiene 100.000 años y una extensión de ocho kilómetros y que también está declarado Patrimonio de la Humanidad. De hecho Ecologistas en Acción ha constatado con imágenes submarinas que el fango del puerto se está vertiendo en el área de influencia de la Reserva Marina de Es Freus y vulnera las recomendaciones de la declaración de impacto ambiental.

El actual presidente de la Autoridad Portuaria, Francesc Triay, es el principal promotor de ampliaciones perniciosas con el medio ambiente. De hecho su gestión le ha valido la inclusión en el *top 15* de la lista que elabora Ecologistas en Acción con los “Culpables de la Destrucción de la Biodiversidad” en España³⁰⁰.

Desde la Autoridad Portuaria se han descalificado reiteradamente las denuncias ecologistas. En 2009 por ejemplo, el presidente Triay acusaba por escrito a Greenpeace de imprecisiones en el informe *Destrucción a Toda Costa*³⁰¹ pero a finales de 2010, meses después del inicio de las obras, los propios titulares de amarres del puerto deportivo Marina Botafoch presentaban una denuncia ante el Tribunal Superior de Justicia de Baleares (TSJB) para alertar de la destrucción de 500.000 metros cuadrados de pradera de posidonia. La denuncia se basa en que las medidas correctoras propuestas en el informe de impacto ambiental son inviables y que además no contienen una evaluación global. Aunque el TSJB ha desestimado la petición de suspensión cautelar de las obras, los pleitos siguen adelante.

» continúa

03 >

Simulación de la ampliación del puerto de Ibiza.

Elaboración propia e imágenes de Google Earth.



> continúa

La justicia no constata impactos dado que analiza si el puerto ejecuta las medidas amortiguadoras de impacto ambiental a las que se comprometió. De esta forma, para el tribunal es viable el uso de medidas tales como el uso de barreras de geotextil para mitigar el posible enturbiamiento de las aguas del puerto. Pero como sabe cualquier biólogo marino, el uso de una barrera de tela es un parche que no hace sino agravar los impactos en el medio marino, por ejemplo impidiendo la movilidad de especies a modo de red de pesca.

Aún así el asunto del impacto ambiental no está cerrado, ya que la UNESCO tiene que revisar en 2011 el estado de las afecciones al Patrimonio de la Humanidad. Quizás, como suele ser habitual, cuando se constaten los verdaderos impactos del proyecto será demasiado tarde.

Corrupción a Toda Costa

El actual presidente de la Autoridad Portuaria, Francesc Triay (PSOE^{XVI}) está imputado en la presunta trama de corrupción Mar Blau junto con el expresidente de la CEOE, Gerardo Díaz Ferrán, y el anterior presidente del puerto, Joan Verger (PP). La justicia investiga, entre otras cosas, un supuesto amaño en la adjudicación de dos concursos por parte de la Autoridad Portuaria de Baleares en Mahón y en Ibiza. En relación a estos concursos se indagan presuntos delitos cometidos por funcionarios portuarios con motivo de una concesión a la empresa Trapsa Yates (propiedad de Díaz Ferrán). Los delitos que se investigan, entre otros, son los de cohecho, negociaciones prohibidas a funcionarios, alteración de precios en concursos y subasta pública y estafa³⁰².


Mientras dure el procedimiento judicial, los ciudadanos pagarán la defensa de los imputados de Puertos en la trama, según ha decidido la propia Autoridad Portuaria. De momento, Triay ha reconocido ante el juez que reunió en secreto a sus técnicos para abordar la adjudicación de la gestión de los atraques en Ibiza Nueva y que lo hizo porque la empresa Trapsa Yates era la que más opciones tenía. A pesar de estas afirmaciones, la Autoridad Portuaria aprobaba en mayo de 2011³⁰³ que se pagara la defensa jurídica de los imputados con los fondos del organismo, es decir, con el dinero de todos los ciudadanos. Al cierre de la edición de este informe, el actual director del puerto, Ángel Matías, imputado también en Mar Blau ha sido detenido³⁰⁴.



< 01

Simulación de la ampliación del puerto de Granadilla.

Elaboración propia e imágenes de Google Earth.

 Ampliación proyectada

1 kilómetro



ISLAS CANARIAS

AUTORIDAD PORTUARIA DE
SANTA CRUZ DE TENERIFE



NOMBRE:

Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife.

PROVINCIA:

Tenerife (Islas Canarias).

INFRAESTRUCTURAS GESTIONADAS POR ESTA AUTORIDAD PORTUARIA:

Puerto de Santa Cruz de Tenerife, Puerto Industrial de Granadilla, Puerto de Santa Cruz de La Palma (La Palma), San Sebastián de la Gomera (La Gomera), La Estaca (El Hierro) y Los Cristianos (Tenerife).

CONFLICTO AMBIENTAL:

El puerto de Granadilla destruirá 17 playas, hábitats marinos y caladeros de pesca, y ocupará cinco kilómetros de costa.

PRESUPUESTO:

380 millones de euros, de los que 112 millones corresponden a la construcción del dique de abrigo.

EQUIVALENCIAS:

Con 112 millones de euros se pueden crear 45 empleos en las obras del puerto de Granadilla o 700 en pequeñas obras municipales de Tenerife³⁰⁵.

02 >

Obras del puerto
de Granadilla.

© Greenpeace / Désiré Martín

Granadilla. Sin justificación para los 1.500.000 m² de hormigón

El mejor ejemplo de todo el país de una infraestructura portuaria sin justificación ambiental ni social ni económica es el puerto industrial de Granadilla. La Autoridad Portuaria de Santa Cruz promocionó la obra a principios de la década de los 90 porque, aseguraba, la superficie del puerto estaba al borde del colapso y sus infraestructuras portuarias estaban agotadas y necesitaban más espacio para contenedores. De esta manera, encontró en Granadilla el lugar idóneo para la expansión portuaria en un municipio a 60 kilómetros de distancia del actual puerto.

La lucha contra la destrucción de la infraestructura por parte de colectivos sociales y ecologistas es larga. Las obras ya han comenzado y el puerto se extenderá sobre cinco kilómetros de la costa mejor conservada del sur de Tenerife, al tiempo que se adentrará 1,5 kilómetros en el mar, lo que provocará la destrucción de vastas praderas de sebadal, que son el lugar de desove de toda la pesca de la zona. Se ganarán 1.500.000 m² para lo que harán falta más de 21.000.000 m³ de material de cantera³⁰⁶. Como ejemplo, cabe indicar que la protegida Montaña Roja de El Médano, que también se verá afectada por las obras, tiene un volumen de unos 11.250.000 m³, por lo que haría falta dos veces esta montaña para poder realizar el relleno³⁰⁷. Las consecuencias no solo se verán en los fondos marinos, sino que afectará a unas 17 playas, las mejores del litoral sur de Tenerife, cuyo aporte de arena se reducirá drásticamente lo que provocará su desaparición, y junto a ella toda la industria turística asociada a estos lugares.

El Gobierno de Canarias, en mayo de 2002, acordó solicitar la consideración de dicho proyecto de interés público de primer orden por imperiosas razones de índole social y económico. Poco después, en 2003 se nombró consejero de Agricultura y Pesca de Canarias a Pedro Rodríguez Zaragoza, actual presidente de la Autoridad Portuaria. En febrero de 2003, el Ministerio de Medio Ambiente autorizó la obra y, para justificar el destrozo ambiental proponía, entre otras medidas compensatorias, un "proyecto piloto de rehabilitación de sebadales", en otro lugar de la isla.

Los graves daños ambientales han sido reconocidos por la Comisión Europea. A pesar de esto, las autoridades ambientales europeas emitieron un Dictamen favorable al puerto al estimar que no existen otras alternativas de crecimiento portuario en la isla, al tiempo que ignoraban la enorme cantidad de informes técnicos que ponen en entredicho la viabilidad de este proyecto.

▶ continúa

“Considerando el escenario alto del análisis de mercado (que es el indicado para estimaciones a corto plazo), el puerto de Santa Cruz de Tenerife se congestionará, para el tráfico de contenedores en el año 2007 o 2008 si no existiera puerto alternativo”.

Extracto del BOE de 26 de febrero de 2003, donde el Gobierno de España justificaba la necesidad del puerto. Ni en 2007 ni en 2008 se congestionó el puerto, además la ampliación de la dársena del Este en Santa Cruz ha permitido multiplicar por tres el tráfico de contenedores³⁰⁸.

► continúa

Ben Magec-Ecologistas en Acción, Greenpeace, SEO/BirdLife y WWF presentaron³⁰⁹ a la Comisión Europea hasta ocho alternativas diferentes de crecimiento portuario en la capital que presenta múltiples posibilidades de ampliación. Todas las propuestas fueron rechazadas por la Comisión sin una motivación adecuada, lo que ha provocado una denuncia ante el Defensor del Pueblo europeo, que sigue siendo investigada.

Una de las alternativas al puerto de Granadilla eran las posibilidades de ampliación de parte de las terminales del dique del Este en el puerto de Santa Cruz. Aunque la Autoridad Portuaria defendió la imposibilidad de ampliación del dique del Este, poco después, una vez autorizadas las obras de Granadilla, el puerto duplicaba la superficie del dique, hasta alcanzar los 500.000 m². Si todavía no fuera suficiente, aún se puede construir la dársena Norte, que permitiría obtener más de 600.000 m² adicionales de superficie para terminales. Además el pretexto de tratar de atraer más tráfico no está justificado desde una perspectiva global, si se tienen en cuenta las infraestructuras ya existentes en el Atlántico.

La realidad es que el mercado Norte-Sur no da para tanto, máxime si se tiene en cuenta que actualmente el mercado del Atlántico oriental ya está copado por importantes terminales en los puertos de Dakar, Abidjan, Las Palmas, Sines, Lisboa, Algeciras e incluso Tánger-Med (a pesar de estar en el Mediterráneo).

El puerto de Granadilla es el pilar del nuevo Plan Energético de Canarias, que pretende llevar gas natural a las islas a través de esta infraestructura. El destino final del combustible es una planta regasificadora perteneciente a Endesa y a varios empresarios locales, cuyas obras ya están adjudicadas por 490 millones de euros. Sin un puerto en el que atraquen los barcos que transportan el gas líquido, el multimillonario proyecto de regasificadora es absolutamente inútil. Además el puerto tampoco podría utilizarse una media de 116 días al año, a causa de los fuertes vientos habituales en la zona.

Una vez salvados los escollos administrativos, el siguiente paso era encontrar financiación, para lo que el Gobierno de España acudió a la Unión Europea. Sorprendentemente, ésta ha otorgado 138 millones de euros a pesar de que en el periodo 2007-2012 el compromiso de la UE era apoyar los proyectos de I+D+I que España presentara, ya que en el periodo anterior el foco estuvo puesto en las infraestructuras.

► continúa

03 >

Imagen del puerto de Santa Cruz de Tenerife.



© Greenpeace / Désiré Martín

> continúa

Como no existe justificación económica para el puerto y dado que el negocio del tráfico de contenedores no va a poder justificar la obra, la Autoridad Portuaria ha encontrado otra fuente de financiación a través de operaciones inmobiliarias y de cambio de uso del suelo. En realidad, este proyecto no se entendería sin el abastecimiento de gas a las centrales de ciclo combinado proyectadas, el tendido de alta tensión, el cierre sur de la autopista "anillo insular" para el transporte de mercancías por tierra y las miles de plazas hoteleras proyectadas.

El cúmulo de despropósitos es tal, que si se estima el coste del dique exterior en 112 millones de euros y se solapa con los datos del empleo que generará la obra, que según el Estudio de Seguridad y Salud para el Dique de Abrigo³¹⁰ prevé la creación de 45 puestos de trabajo durante cuatro años, cada puesto de trabajo que se cree habrá supuesto una inversión de 622.000 euros.

"Solo falta Dios para darle el visto bueno al puerto".

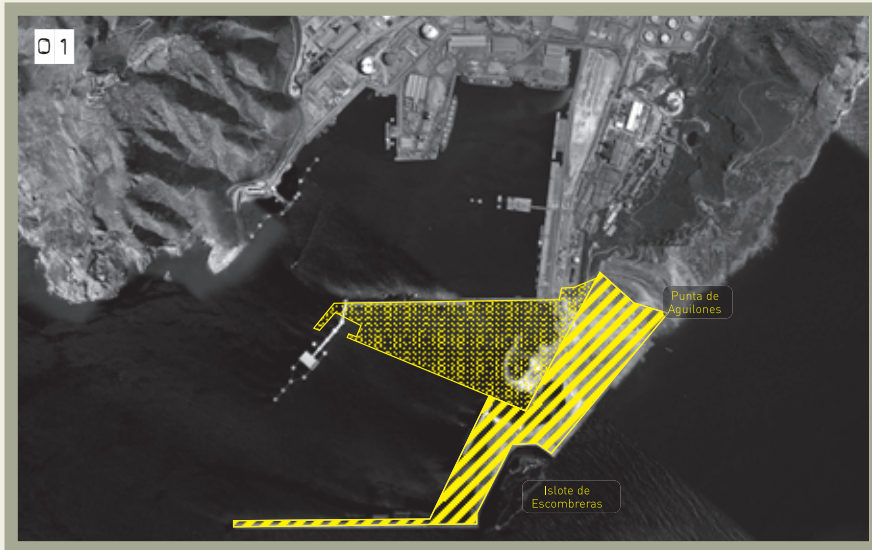
"La sociedad es la que decide, no los escarabajos ni los lincees".

Declaraciones del biólogo responsable de la Fundación Ambiental del Puerto de Granadilla^{XVII}, Antonio Machado, en el programa de TVE 59" en que justifica la construcción del puerto de Granadilla tras descubrirse una especie de escarabajo en peligro de extinción en un lugar afectado por las obras.

El muelle pesquero de San Andrés

La ampliación de la dársena pesquera de San Andrés supuso la destrucción de un importante tramo de seadales de este entorno marino tan valioso, que a su vez ocasionó un importante daño económico a la flota pesquera de Santa Cruz. Estas praderas submarinas pasaron de 90 hectáreas en 1997 a seis hectáreas en 2006. La Fiscalía de Santa Cruz de Tenerife cursó una denuncia penal contra la Autoridad Portuaria tras la acusación de Ben Magec-Ecologistas en Acción³¹¹. Esta destrucción está íntimamente ligada con el proyecto del puerto de Granadilla. De hecho, la Autoridad Portuaria justifica la necesidad del nuevo puerto de Granadilla por la imposibilidad de ampliar el de San Andrés dada la presencia de este hábitat y la protección de este espacio por la Red Natura 2000.


Las obras de Granadilla empezaron el 13 de julio de 2010 y aún quedan pendientes varias resoluciones judiciales que puede que consideren ilegal el puerto cuando ya esté construido. ■




< 01

Simulación de la ampliación del puerto de Escombreras.

Elaboración propia e imágenes de Google Earth.

 1ª Ampliación

 2ª Ampliación

0,5 kilómetros



REGIÓN DE MURCIA

AUTORIDAD PORTUARIA
DE CARTAGENA



NOMBRE:

Autoridad Portuaria Cartagena.

PROVINCIA:

Cartagena (Región de Murcia).

INFRAESTRUCTURAS GESTIONADAS POR ESTA AUTORIDAD PORTUARIA:

Puerto de Cartagena y puerto de Escombreras.

CONFLICTO AMBIENTAL:

El muelle de Escombreras ha terminado con unas 50 hectáreas de fondo marino. El proyectado en El Gorguel impactaría irreversiblemente sobre las montañas costeras del espacio Red Natura 2000 Sierra de la Fausilla y sus fondos rocosos, además afectaría a parte de una pradera de posidonia descubierta recientemente.

PRESUPUESTO:

Muelle de Escombreras: 158 millones de euros. Puerto de El Gorguel: 1.500 millones de euros.

EQUIVALENCIAS:

Con el coste estimado del puerto de El Gorguel se podrían construir 21 hospitales como el nuevo hospital del Mar Menor³¹².

02 >

Isla de Escombreras rodeada por el muelle del mismo nombre con la ciudad de Cartagena al fondo.



© Greenpeace / Pedro Armestre

El medio ambiente es de todos: destruye tu parte

“Las palabras de Ríos son necias, por imprudentes, presuntuosas e ignorantes”.^{XVIII}

Respuesta del presidente de la Autoridad Portuaria, Adrián Ángel Viudes, al director general de Costas del MARM, Pedro Antonio Ríos, quien aseguró que: “El proyecto está tan dimensionado que para mí es una barbaridad”.^{XIX}

Desde la antigüedad el puerto de Cartagena ha sido un enclave estratégico para el comercio marítimo debido a su especial orografía, una bahía natural protegida por tierra y mar. Hoy queda poco de lo que fue la antigua bahía, y menos aún de la cercana bahía de Escombreras. En los años 50, con la instalación de una refinería de petróleo comenzó la destrucción de este entorno. La sinergia creada por las sucesivas industrias que se fueron instalando en la zona, ha dado lugar a una de las concentraciones industriales más importantes de España. Tras la instalación de la refinería, la Autoridad Portuaria continuó con el acoso a la ensenada natural de Escombreras y anunció en el año 2000 un ambicioso proyecto de ampliación de la dársena, que iba a permitir tener el puerto abierto 24 horas al día³¹³. La primera fase de ampliación concluyó en 2004, con la construcción del dique de abrigo y el cierre que dieron forma a la nueva dársena.

Pero la Sierra de la Fausilla que disponía de ese abrigo natural de la bahía es para la Autoridad Portuaria un estorbo que impide el crecimiento de las infraestructuras “tierra adentro”. De ahí que se haya ganado tanta superficie al mar. Con la dársena de Escombreras se han ganado 50 hectáreas al mar. El proyecto también incluye una zona industrial y de almacenaje de 28 hectáreas, además de viales y urbanización de la zona. La isla de Escombreras, supuestamente protegida, queda completamente acosada por la macroinfraestructura, aunque desde la Autoridad Portuaria se defiende que rodear la isla con hormigón, en vez de adosar el muelle a ella, ha supuesto una mejora ambiental. El Puerto de Escombreras se ha dispuesto para dar servicio a la refinería de Repsol, que también ha sido recientemente ampliada y que ha supuesto la inversión industrial más grande del país con 3.220 millones de euros³¹⁴. En 2009, se inauguró el nuevo pantalán para graneles líquidos de Escombreras cuya concesión le fue otorgada a Repsol en el año 2002. El muelle permite el atraque de buques-tanque de hasta 315.000 toneladas, y de un calado de 24 metros, con una capacidad de descarga de 14.000 toneladas a la hora³¹⁵.

La asociación ecologista Anse denunció además que en 2001 se destruyeron 20 hectáreas de la Punta de Aguilones, un cabo completamente dinamitado a pesar que la Universidad de Murcia lo había clasificado como Lugar de Interés Geológico. También debido a la gran demanda de áridos para el relleno de este superpuerto (con zonas de 26 metros de profundidad) se están haciendo voladuras ilegales³¹⁶ en los montes de Cartagena. Mientras tanto, la obra acumula un importante retraso y ya lleva más de 10 años de construcción. Precisamente, la gran plataforma del nuevo puerto ha sido inaugurada a finales del mes de mayo de este año.

▶ continúa

^{XVIII} *La Verdad* (5 de julio de 2011). Viudes cree necio que Ríos valore El Gorguel sin conocer los estudios.

^{XIX} *La Verdad* (4 de julio de 2011). El proyecto de El Gorguel está tan dimensionado que para mí es una barbaridad.



< 02

Simulación de la ampliación del puerto de El Gorguel.

Elaboración propia e imágenes de Google Earth.

Ampliación prevista

0,5 kilómetros



▶ continúa

El macropuerto de contenedores de El Gorguel

A pesar de la importante ampliación que se está llevando a cabo en Escombreras, a la Autoridad Portuaria esta superficie le sabe a poco. Una vez más basándose en modelos estimativos del aumento de la actividad industrial y comercial, la Autoridad Portuaria cree necesario buscar una nueva ubicación para dar respuesta a esas supuestas nuevas necesidades que “marcarán, y están marcando ya de hecho, las tendencias del tráfico marítimo que muestran un aumento imparable del tráfico de contenedores en general”³¹⁷.

Para buscar una zona de actividades logísticas de trasbordo para estas mercancías el puerto ha elaborado un ambicioso proyecto que destrozará un nuevo tramo de la costa de la Región de Murcia. La creación de este nuevo tentáculo de hormigón del puerto de Cartagena en el Gorguel choca frontalmente con la actual regeneración ambiental de la cercana bahía de Portmán³¹⁸, que durante 33 años sufrió las consecuencias de una fuerte actividad minera.

Aún pendiente de la memoria ambiental sobre este muelle de contenedores, el proyecto, ubicado en el entorno en la Sierra de la Fausilla (Red Natura 2000), supondría dar continuidad a las actuaciones de gran impacto ambiental llevadas a cabo en el macropuerto de Escombreras. No solo afectará al espacio natural protegido, sino también, y de forma muy grave, a otras montañas próximas que serán destruidas para aportar materiales de relleno para el puerto, o a fondos rocosos y fragmentos de praderas de posidonia que se habían salvado milagrosamente de los vertidos de residuos mineros del siglo pasado. El proyecto contempla una inversión cercana a los 1.500 millones de euros para construir un muelle principal de 1.485 metros de longitud, abrigado por un dique de unos cuatro kilómetros, con una explanada de 190 hectáreas ganadas al mar y una zona de almacenamiento logístico de unos dos millones de metros cuadrados. En una primera fase de construcción, la inversión total de la dársena de El Gorguel será de 660,5 millones de euros en infraestructuras, de los que 474,7 millones serán aportados por la Autoridad Portuaria y 141 millones provendrán de iniciativa privada. En una segunda, siempre conforme a las previsiones, la inversión global será de 374,7 millones de euros, y tanto la Autoridad Portuaria como la iniciativa privada irían al 50%³¹⁹.

La alternativa está clara. Lo lógico sería habilitar en Escombreras, con acceso por carretera y ferrocarril, un espacio para contenedores hasta comprobar si Escombreras realmente se satura. Además, diversas entidades han dado como alternativa la posible ubicación del puerto de contenedores en alguno de los polígonos industriales creados recientemente en las cercanías, como el de Los Camachos, en su mayoría vacío. ■

Referencias

Introducción

- 1 Fuente: Comisión Paritaria Sectorial de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias. Memoria de Actividades de la aplicación del III ANFC. (2001). Fundación Tripartita para la formación en el empleo. Fondo Social Europeo.
http://www.fundaciontripartita.org/almacenV/publicaciones/documentos/23005_96962005105030.pdf
- 2 El País (26/08/2010). Blanco 'indulta' 49 obras y eleva de 500 a 700 millones la cantidad que se salva del recorte en infraestructuras.
- 3 Fuente: Ministerio de Fomento (08/05/2011). El tráfico de mercancías repunta en todos los medios de transporte y anticipa la reactivación económica.
- 4 Fuente Misfinanzas.com (21/12/2010). El comercio marítimo cae y se sitúa en nivel inferior a 2007.
- 5 Expansión (02/06/2011). El PP da por roto el consenso portuario con el Gobierno.
- 6 Expansión (13/05/2011). "Los puertos que comparten área de influencia tienen que integrarse".
- 7 Finanzas. En Finanzas.com (11/07/2005). Zapatero presenta hoy el Plan de Infraestructuras que invertirá 241.000 millones en 15 años
- 8 Fuente: Ministerio de Fomento: Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/_ESPECIALES/PEIT/
- 9 Fuente: Ministerio de Fomento: Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte. Marco Económico y Financiero del PEIT. Capítulo 8.
<http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/A437365E-E8C3-4800-8E74-E96C5D7F1D86/16289/PEIT2005Capitulo091.pdf>
- 10 Latiza.es. Apuntes de información económica (08/06/2010). Los puertos de la fachada Norte son los que más crecen.
- 11 Nombela, G. (2009). Política de Infraestructuras y transportes: mayor racionalidad y más sector privado. Universidad Complutense de Madrid. En Fedea: investigación en economía con rigor e independencia de criterio. <http://www.crisis09.es/ebook/PDF/19-politica-de-infraestructuras-y-transportes.pdf>
- 12 Fuente: Puertos del Estado, Ministerio de Fomento. Ayudas Europeas 2007-2013.
- 13 La Opinión de Tenerife (07/02/2011). "Europa no ha retirado ni un duro para Granadilla".
- 14 Fuente: Comisión Europea (03/08/2009): Novedades en fondos europeos: semana del 27 de julio a 3 de agosto. Especial fondos de cohesión 2007-2013.
http://ec.europa.eu/spain/abc/fondos_ue_en_espana/fondos_ue_espana/fondos_europeos_semana_27_julio_2-agosto_es.htm#Puerto
- 15 Amigos de la Tierra, Ecologistas en Acción, Greenpeace, SEO/BirdLife y WWF. (2009). Las 10 autopistas con menos tráfico y más impacto ambiental incluidas en el PEIT o propuestas para su inclusión.
- 16 Fuente Instituto Mediterráneo de Estudios Avanzados CSIC. (26/02/2011). El Mediterráneo sube 20 centímetros desde el siglo XIX y duplica su ritmo.
- 17 Faro de Vigo (14/05/2011). Puertos plantea integrar dársenas próximas entre sí como las de Vigo, Marín y Arousa
- 18 Europa Sur (27/04/2011). Valencia, Algeciras, Barcelona y Bilbao mueven el 78% de las mercancías.
- 19 Fuente: Puertos del Estado, Ministerio de Fomento (30/05/2011). Los puertos mejoran tráfico y cifra de negocio, y contienen sus inversiones.
- 20 Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino. (22/06/2009). Vane: Valoración de los activos naturales en España-
http://www.mma.es/secciones/calidad_contaminacion/pdf/RVB.pdf En: El mar puede producir 7.700 millones de euros cada año en España (21/01/2011).
<http://www.puertoalgeciras.org/2011/01/el-mar-puede-producir-7700-millones-de.html>
- 21 Greenpeace (17/10/2009). Contestación de Greenpeace a la consulta sobre el contenido del documento de referencia para la evaluación ambiental de la Actualización del Plan de Infraestructuras y Transporte [PEIT(a)].
- 22 Observatorio de la Sostenibilidad en España (2010). Sostenibilidad en España 2010. Dirección: L.M. Jiménez Herrero. 492pp.

Puertos del estado en Andalucía

- 23 Fuente: Plataforma ProRefinería. Gallardo invertirá 20 millones de euros en los puertos de Huelva y Sevilla.
<http://prorefineria.wordpress.com/2008/12/19/gallardo-invertira-20-millones-de-euros-en-los-puertos-de-huelva-y-sevilla/>
- 24 Huelva Economía (21/12/2010). La Autoridad Portuaria llevará la instalación de Fertinagro en Huelva a su próximo consejo de administración.
- 25 WWF (2011). Impacto en Doñana del Oleoducto de Balboa.
http://www.wwf.es/que_hacemos/especies/nuestras_soluciones/conservacion_del_habitat/wwf_contra_la_refineria_balboa/
- 26 El Correo de Andalucía (01/08/2008). Ponce y el puerto de Huelva respaldan la refinería de Balboa
- 27 Fuente: Grupo Gallardo <http://www.grupoag.es/refineriabalboa/empresa/empresa.php>
- 28 Fuente: BOE, 2 de octubre de 2003, pág. 35938-35953, " Actuaciones de mejora en los accesos marítimos al Puerto de Sevilla". Autoridad Portuaria de Sevilla.
- 29 Fuente: Plataforma ProRefinería. Gallardo invertirá 20 millones de euros en los puertos de Huelva y Sevilla.
<http://prorefineria.wordpress.com/2008/12/19/gallardo-invertira-20-millones-de-euros-en-los-puertos-de-huelva-y-sevilla/>
- 30 Fuente: Ayuntamiento de Sevilla. Presupuesto 2010. Memoria. www.sevilla.org
- 31 Fuente: WWF (2011). El Estuario del Guadalquivir. El Estuario en peligro por el dragado.
http://www.wwf.es/que_hacemos/donana/cultivo_del_freson/estuario_del_guadalquivir2.cfm
- 32 Fuente: BOE, 2 de octubre de 2003, pág. 35938-35953, " Actuaciones de mejora en los accesos marítimos al Puerto de Sevilla". Autoridad Portuaria de Sevilla.
- 33 El País (15/10/2010). El informe científico alerta que dragar el Guadalquivir dañaría Doñana.
- 34 Ollero Robles, C. Evolución geomorfológica de los márgenes del bajo Guadalquivir. Asociación de Estudios del Mar.
<http://www.asesmar.org/publicaciones/publicaciones.htm>
- 35 El País (16/10/2010). La Junta insiste en dragar el Guadalquivir pese al informe científico.
- 36 Fuente: Manifiesto contra el dragado del río Guadalquivir http://assets.wwfspania.panda.org/downloads/manifiesto_no_dragado_guadalquivir.pdf
- 37 La Razón (27/03/2011). El dragado posibilita multiplicar por más de cuatro el tráfico de pasajeros.
- 38 Fuente: Grupo Gallardo (18/12/2008). El grupo Alfonso Gallardo invertirá más de 20 millones de euros en nuevas Terminales Portuarias en los puertos de Sevilla y de Huelva. <http://www.grupoag.es/gallardocomunicacion/noticias/noticia.php?idnoticia=163>
- 39 Fuente: Consorcio Las Aletas http://www.consorcioaletas.es/noticia_9.htm
- 40 Tragsa (2011). Estudio sobre la implantación de un espacio de crecimiento económico y la innovación en la Bahía de Cádiz
www.consorcioaletas.es/pdf/ESTUDIO.pdf
- 41 La Voz Digital (15/03/2011). Seis grupos de empresas pujan por levantar la nueva terminal del Puerto.
- 42 Fuente: Universidad de Cádiz. (2011). Presupuestos <http://www.uca.es/web/servicios/economia/presupuestos-mags/Presupuesto%202011%20DEFINITIVO.pdf>
- 43 Greenpeace (2010). Informe Recuperemos Andalucía Verde. Informe sobre la política ambiental de la Junta de Andalucía. 24Pp

- 44** Fuente: Consorcio Las Aletas http://www.consorcioaletas.es/noticia_9.htm
- 45** Tragsa (2011). Estudio sobre la implantación de un espacio de crecimiento económico y la innovación en la Bahía de Cádiz www.consorcioaletas.es/pdf/ESTUDIO.pdf
- 46** La Voz Digital (15/03/2011). Seis grupos de empresas pujan por levantar la nueva terminal del Puerto.
- 47** Diario de Cádiz (05/11/2010). Los ecologistas ven prescindible los rellenos de la nueva terminal.
- 48** Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras/Tecnoambiente (2010). Adenda al Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto de Ampliación del Puerto de Tarifa <http://es.scribd.com/doc/31720482/Adenda-al-EsIA-Proyecto-Ampliacion-Puerto-de-Tarifa>
- 49** Andalucía Información (24/06/2009). Las obras del Llano Amarillo finalizarán el verano de 2011. <http://www.andaluciainformacion.es/portada/?a=63645&i=17&f=0>
- 50** Fuente: Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras (24/11/2009). El puerto de Algeciras adjudica la última fase de la ampliación de Isla Verde Exterior.
- 51** Europa Sur (20/01/2011). OHL construirá en Algeciras una de las mayores terminales de hidrocarburos de España.
- 52** Diario Sur (30/10/2010). El turismo esquiva el tijejetazo de los presupuestos de la Junta en Málaga.
- 53** Fuente: BOE, 9 de marzo de 2011, pág. 26865, "Resolución de 8 de febrero de 2011, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Ampliación del puerto de Tarifa, Cádiz". Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.
- 54** Europa Press (22/03/2011). La APBA decide seguir adelante con la ampliación del puerto de Tarifa.
- 55** Andalucía Información (14/07/2009). Greenpeace pide que se cierre el Fondeadero C. <http://www.andaluciainformacion.es/portada/?i=&a=68071&f=&s=&b=&penc=2>
- 56** Europa Sur (27/09/2009). La APBA divide el fondeadero C para crear un canal para buques.
- 57** Europa Sur (25/09/2010). Díaz Trillo afirma que la ampliación del puerto de Tarifa no dañará el medio ambiente.
- 58** Fuente: Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras (24/11/2009). El puerto de Algeciras adjudica la última fase de la ampliación de Isla Verde Exterior.
- 59** El País (04/08/2008). El gigante necesita crecer.
- 60** Algeciras Información (04/01/2011). Las obras del Llano Amarillo podrían concluir para el próximo mes de marzo. <http://algecirasinformacion.net/2011/01/04/las-obras-del-llano-amarillo-podrian-concluir-para-el-proximo-mes-de-marzo/>
- 61** Europa Sur (20/01/2011). OHL construirá en Algeciras una de las mayores terminales de hidrocarburos de España.
- 62** La Opinión de Málaga (26/03/2011). Málaga inaugura su Palmeral de las Sorpresas.
- 63** Europa Press (27/09/2005). El Puerto de Málaga se convierte en un referente mundial en el tráfico de contenedores con una nueva grúa.
- 64** Diario Sur (20/12/2007). La nueva estación marítima de Levante y el atraque sur empezarán a operar a finales de enero.
- 65** Cope.es. (25/03/2011). Málaga da la bienvenida al Palmeral de las Sorpresas. http://www.cope.es/noticia_ampliada_print.php5?not_codigo=236221&secNivel=1. Diputación de Málaga (01/12/2010). La Diputación de Málaga aprueba los presupuestos para el 2011 apostando por la concertación y el gasto social.
- 66** Fuente: Autoridad Portuaria de Málaga <http://www.malagaport.net/obras-puerto-malaga.html>
- 67** Málaga Hoy (14/07/2010). Gámez cree "positivo" que "se reflexione" sobre el puerto.
- 68** Diario Sur (25/03/2011). El Palmeral de las Sorpresas abre el puerto a los malagueños.
- 69** Fuente: Autoridad Portuaria de Málaga <http://www.malagaport.net/obras-puerto-malaga.html>
- 70** Diario El Almería (26/05/2010). El puerto deportivo se integrará en la ciudad con un mirador marítimo.
- 71** Fuente: Autoridad Portuaria Almería (07/10/2010). La ampliación del puerto impulsará la actividad y el tráfico de mercancías. http://www.apalmeria.com/index.php?option=com_content&view=article&id=161:la-ampliacion-del-puerto-impulsara-la-actividad&catid=34:noticias&lang=es
- 72** Blog Almería Confidencial (11/04/2011). Costas dedicará dos meses a la regeneración de las playas de Almería después de Semana Santa. <http://almeria-confidencial.blogspot.com/2011/04/costas-dedicara-dos-meses-la.html>
- 73** Diario Ideal (14/05/2008). Cabeo quiere ampliar el puerto deportivo hasta San Miguel.
- 74** Teleprensa. Periódico Digital de Almería (19/04/2011). Se crea la Plataforma Mira al Mar contra la ampliación del puerto deportivo de Almería. <http://www.teleprensa.es/almeria-noticia-142238-Se-crea-la-Plataforma-Mira-al-Mar-contra-la-ampliaci26oacute3Bn-del-Puerto-Deportivo-de-Alme26acute3Bria.html>
- 75** Diario El Almería (26/05/2010). El puerto deportivo se integrará en la ciudad con un mirador marítimo.
- 76** Fuente: Autoridad Portuaria de Almería (07/10/2010). La ampliación del puerto impulsará la actividad y el tráfico de mercancías. http://www.apalmeria.com/index.php?option=com_content&view=article&id=161:la-ampliacion-del-puerto-impulsara-la-actividad&catid=34:noticias&lang=es
- 77** Diario El Almería (21/06/2008). Carboneras recibe 25 millones para ampliar el Puerto y crear 400 empleos.
- 78** Diario El Almería (29/01/2009). La nueva terminal del Puerto creará 300 empleos.
- 79** Diario Ideal (20/12/2010). La ampliación del puerto de Carboneras (Almería) estará lista a principios de 2011.
- 80** Diario El Almería (21/12/2010). El puerto de Carboneras generará un volumen de negocio de 80 millones.
- 81** Diario El Almería (21/12/2010). El puerto de Carboneras generará un volumen de negocio de 80 millones.

Puertos del estado en Asturias

- 82** Fuente: Autoridad Portuaria de Gijón. <http://www.puertogijon.es/index.asp?MP=4&MS=87&MN=2>
- 83** El Comercio (11/05/2011). La sanidad se aprieta el cinturón.
- 84** Fuente: Autoridad Portuaria de Gijón. <http://www.puertogijon.es/index.asp?MP=4&MS=87&MN=2>
- 85** La Nueva España (14/01/2011). Superpuerto año cero.
- 86** La Nueva España (02/04/2010). El Musel estudia demandar a Cascos por comparar el sobrecoste con el "caso Matas".
- 87** El Comercio (09/01/2011). 716 millones de euros que ya ven la luz.
- 88** La Nueva España (19/01/2011). El Musel movió 15,6 millones de toneladas en 2010, el segundo peor dato de la década.
- 89** La Nueva España (11/01/2011). Blanco: "La ampliación de El Musel es un referente internacional".
- 90** El Comercio (21/12/2010). La campaña del centollo comienza con pobres resultados en Gijón.
- 91** La Nueva España (22/01/2011). El pasado de la playa sale a flote.
- 92** La Nueva España (11/02/2011). El Musel estudia las consecuencias del freno de la Audiencia al desmonte de Aboño.
- 93** La Nueva España (18/12/2010). El Musel: un gran logro con varios interrogantes.
- 94** Finanzas.com (07/03/2011). El Musel organiza visitas gratuitas para conocer de cerca la ampliación.
- 95** La Nueva España (14/01/2011). Superpuerto año cero.
- 96** El Comercio (18/02/2007). Cuenta atrás para el futuro del puerto.
- 97** Agroinformación (14/01/2011). Asturias confía en mantener 90 millones en ayudas UE para 15.000 perceptores.
- 98** La Voz de Asturias (16/09/2004). El Puerto estima en 40 millones de euros el coste de la ampliación.
- 99** La Nueva España (17/01/2011). La voracidad de El Musel se llevará a Avilés por delante, dice el PP.
- 100** El Comercio (18/02/2007). Cuenta atrás para el futuro del puerto.

- 101 El Comercio (27/06/2007). Puertos del Estado supedita la ampliación del puerto a que haya tráficos suficientes.
- 102 El Comercio (01/02/2011). El Puerto espera superar este año los 5,1 millones de toneladas movidas.
- 103 La Nueva España (20/12/2006). Se roza el objetivo de lograr los seis millones de toneladas de mercancías.
- 104 La Región (18/03/2008). El Estado autoriza la inversión de 4,3 millones para las obras del canal de navegación del puerto.
- 105 La Nueva España (14/05/2011). El Puerto abre el proceso para devolver a la ciudad suelos en la margen urbana de la ría.
- 106 Greenpeace (2009). Destrucción a Toda Costa.
- 107 Fuente: Mavea. Grupo d'Onitoloxia de Avilés. www.mavea.org. (10/07/2006). Alegaciones al anteproyecto para el desarrollo portuario en la margen derecha de la Ría de Avilés.
- 108 La Voz de Avilés. - El Comercio (21/03/2009). El TSJA desestima la suspensión de la ampliación del puerto que pedía el grupo Mavea.
- 109 El Comercio (17/06/2009). El Gobierno confirma la segunda fase de ampliación del puerto pese a la crisis.
- 110 La Nueva España (26/01/2010). El Puerto revisa su plan de ampliación para ganar más terreno en la margen derecha.
- 111 La Nueva España (07/03/2010). El Puerto modifica sus planes en la margen derecha para ganar espacio comercial.
- 112 La Voz de Avilés (26/02/2011). El puerto aprueba su propuesta de inversiones, que incluye la tercera fase de la ampliación.
- 113 El Comercio (9/01/2010). La ría, medio llena.

Puertos del estado en Cantabria

- 114 Europa Press (17/12/2010). Gómez de Diego dice que el nuevo frente marítimo de Santander "está a la vuelta de la esquina".
- 115 Greenpeace (2009). Informe Destrucción a Toda Costa. <http://www.greenpeace.org/espana/Global/espana/report/costas/090622-08.pdf>
- 116 Fuente: mispeces.com. Portal de Acuicultura (25/01/2010). Mariscadores de Santander se oponen al relleno y proponen ampliar el puerto en superficie. <http://www.mispeces.com/noticias/2010/ene/100125-mariscadores-santander-oposicion-rellenos.asp>
- 117 SEO/BirdLife (17/02/2010). El plan director del puerto de Santander afectará negativamente a los ecosistemas naturales de la Bahía. http://www.seo.org/programa_noticia_ficha.cfm?idPrograma=16&idArticulo=4349
- 118 El Diario Montañés (15/04/2010). El Puerto suspende temporalmente la licitación del muelle 9 de Raos.
- 119 Fuente: BOE número. 127, 20 de mayo de 2003, RESOLUCIÓN de 30 de abril de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto "Muelle 9 de Raos", de la Autoridad Portuaria de Santander. Pág 20556.
- 120 El Diario Montañés (17/12/2010). El paseo marítimo más largo de Europa.
- 121 Fuente: Juventudes Socialistas de Santander (12/04/2010). Firma del protocolo para la reordenación del Frente Marítimo de Santander. <http://jssantander.blogspot.com/2010/04/firma-del-protocolo-para-la.html>
- 122 Europa Press (17/12/2010). Gómez de Diego dice que el nuevo frente marítimo de Santander "está a la vuelta de la esquina".

Puertos del estado en Cataluña / Catalunya

- 123 Fuente: Ayuntamiento de Salou. <http://www.peregranados.es/2010/11/el-ayuntamiento-de-salou-aprobara-un-presupuesto-que-priorizara-los-servicios-al-ciudadano/>
- 124 El Periódico (19/08/2010). El puerto de Tarragona invierte 65 millones en otra obra.
- 125 Fuente: El Tarragonès (2004). El puerto de Tarragona prolonga 820 metros el dique de Levante. En: Urban Forums www.factoriaurbana.com url: <http://www.factoriaurbana.com/urbanforums/viewtopic.php?t=724>
- 126 Fuente: GEPEC (Grup d'Estudi i protecció dels ecosistemes catalans). <http://www.abc.es/agencias/noticia.asp?noticia=104142>
- 127 El Economista (11/02/2008). Puerto ganó 73 millones en 2007 y registrará inversión 2.000 en cuatro años.
- 128 EFE (14/10/2006). El Puerto de Tarragona invertirá 200 millones en 5 años en infraestructuras.
- 129 Expansión (18/02/2009). El tráfico portuario caen entre un 7% y un 8% en Tarragona.
- 130 Diario ADN (06/05/2009) Tráfico de mercancías en puerto Tarragona cae un 23% en el primer trimestre.
- 131 Expansión (28/09/2009). DP World dispara el tráfico del Puerto de Tarragona.
- 132 Diario Qué (22/12/2010). El Puerto de Tarragona inaugura su ampliación tras una inversión de 100 millones.
- 133 El Economista (16/02/2010) El puerto de Tarragona mantendrá sus inversiones pese al recorte de Fomento, asura Burgasé.
- 134 El Periódico (19/08/2010). El puerto de Tarragona invierte 65 millones en otra obra.
- 135 Greenpeace (2010). Informe Destrucción a Toda Costa.
- 136 Diari de Tarragona (26/02/2011). Los vecinos afectados por la expansión del Port piden compensaciones.
- 137 Sanz Moliner, N. (2009). Impactos territoriales y socio-ambientales de la ampliación del Puerto de Barcelona y de las infraestructuras de acceso. Universidad Politécnica de Cataluña <http://www.google.com/url?sa=t&source=web&cd=4&ved=0CC0QFjAD&url=http%3A%2F%2Fupcommons.upc.edu%2Fpfc%2Fbitstream%2F2099.1%2F6280%2F9%2F08.pdf&ei=WzTBTYGcDsGohAfoKm-BQ&usq=AFQjCNEoEysQte7jMvmr6-jEUTqZ2Y-ew>
- 138 La Vanguardia (29/05/2005). Malos vientos para el hotel Vela.
- 139 EFE-N. BONET / MSR-INFO/WOLF. (22/05/2009). El nuevo hotel Vela de Barcelona, fuera de la Ley.
- 140 Fuente: Generalitat de Cataluña. Detalle presupuestos 2011. En: http://www15.gencat.cat/ecofin_wpres11/pdf/DBA_P_CAT.pdf
- 141 Fuente: Transecto lineal calculado con Google Earth.
- 142 Fuente: Plataforma Ciudadana contra la construcción del hotel Vela. <http://hotelvelabarcelona.com/>
- 143 ABC (02/05/2011). Gomà (ICV-EUiA) defiende un modelo de urbanismo "pensado para la mayoría".
- 144 El País (10/03/2011). Barcelona tendrá un nuevo puerto deportivo de lujo contra el hotel Vela.
- 145 El País (20/05/2009). El hotel Vela, nuevo icono de Barcelona, costó 280 millones.
- 146 Fuente: Centro Iberoamericano de Desarrollo Estratégico Urbano (CIDEU). El Plan del Delta del Llobregat. <http://www.cideu.org/site/content.php?id=926>
- 147 ABC (11/04/2011). Puerto de Barcelona gana 81 millones en 2010 por atípicos, frente a 22 de 2009.
- 148 Expansión (20/04/2011). Fomento aplaza sin fecha los accesos al Puerto barcelonés.

Puertos del estado en Ceuta y Melilla

- 149 Fuente: Autoridad Portuaria de Ceuta. <http://www.guiadeprensa.net/transporte/maritimo-gestion-administracion-puerto.html>
- 150 Autoridad Portuaria de Ceuta (2006). Memoria Anual. <http://www.puertodeceuta.com/esp/Documentos/Memorias/2006/Cap-00-Presentacion.pdf>
- 151 El Mundo (20/09/2010). El Gobierno planea recortar un 50% los presupuestos para protección del Medio Ambiente.
- 152 BOE. Resolución de 13 de noviembre de 2009, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Ampliación del puerto de Ceuta, fase tercera. Boletín Oficial del Estado: 3 de diciembre de 2009, Núm. 291
- 153 Greenpeace (2009). Destrucción a Toda Costa.

- 154 Diario Sur (20/01/2011). Especies marinas en peligro de extinción logran sobrevivir en los puertos andaluces.
- 155 Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (2008). Estrategia de Conservación de la Lapa Ferrugínea (*Patella ferruginea*) en España.
- 156 ABC (05/04/2011). La segunda fase de ampliación del puerto de Ceuta costará 350 millones de euros.
- 157 ABC (08/01/2010). Puerto Ceuta quiere convertirse en centro distribuidor de combustible.
- 158 ABC (06/10/2010). Ecologistas se oponen al dragado en costa sur del Estrecho por daños al litoral.
- 159 EFE (23/02/2009). Melilla contará en 2012 con uno de los hospitales más modernos y avanzados.
- 160 Fuente: Guelaya – Ecologistas en Acción Melilla. <http://www.ecoclimatico.com/archives/ecologistas-en-accion-denuncia-la-ampliacion-del-puerto-de-melilla-826>
- 161 20 Minutos. Saber si la ampliación del puerto Melilla es viable costará 300.000 euros.
- 162 Fuente: Autoridad Portuaria de Melilla (22/04/2009). La Autoridad Portuaria presenta el proyecto de ampliación del puerto a la sociedad melillense.
- 163 Cinco Días (20/08/2007). Melilla busca capital privado para una gran ampliación de su puerto.
- 164 Diario Melilla Información (29/11/2007). Acuerdan trasladar la planta eléctrica de Endesa al puerto de Melilla.
- 165 La Razón (26/03/2011). Un proyecto para modernizar Melilla.
- 166 ABC (27/04/2010) UPyD, pesimista ante la ampliación del puerto por su impacto ambiental.
- 167 El Faro Digital (18/05/2010). Merino sostiene que la ampliación del puerto favorecerá a la patella ferruginea.
- 168 El Faro Digital (25/06/2010). Esteban anima a Aberchán a que demuestre la corrupción en el Puerto.
- 169 El Faro Digital (18/05/2010). Merino sostiene que la ampliación del puerto favorecerá a la *Patella ferruginea*.
- 170 Diario Sur (28/06/2010). CpM tilda de "utópico" el proyecto de ampliación del puerto de Melilla.
- 171 Diario Sur (16/09/2010). Tinsa elaborará el anteproyecto de la ampliación del puerto.
- 172 ABC (04/10/2010). Autorizan el estudio técnico del anteproyecto de ampliación del puerto.
- 173 La Razón (26/03/2011). Un proyecto para modernizar Melilla.

Puertos del estado en Comunidad Valenciana / Comunitat Valenciana

- 174 Fuente: Primeras Jornadas Técnicas sobre el superpuerto y refugio de Galicia. Ferrol, 16, 17 y 18 de enero de 2008. http://www.artabros.es/espanol/4_jornadas/Sr.Baciero.pdf
- 175 Diario La Información (06/11/2006). Un proyecto polémico. <http://www.valenciaport.com/es-ES/InformacionInstitucional/PlanEstrategico/InversionesAmpliaciones/Paginas/InversionesAmpliaciones.aspx> → <http://www.valenciaport.com/es-ES/InformacionInstitucional/PlanEstrategico/InversionesAmpliaciones/Paginas/InversionesAmpliaciones.aspx>
- 176 Fuente Wikipedia: Puerto de Alicante http://es.wikipedia.org/wiki/Puerto_de_Alicante#Pol.C3.A9mica_respecto_a_la_ampliacion.C3.B3n
- 177 Fuente: Los Verdes Europa. (06/02/2008). Pregunta parlamentaria sobre la Ampliación Industrial del Puerto de Alicante. <http://enelpuertono.wordpress.com/2008/02/10/pregunta-parlamentaria-ampliacion-industrial-del-puerto-de-alicante/>
- 178 Fuente: Colectivo Vecinal Plataforma en Defensa del Puerto <http://enelpuertono.wordpress.com/>
- 179 El País (04/11/2007). Los promotores de la planta de biodiésel se plantean ir a otro sitio.
- 180 La Verdad (27/09/2007). Sabanci propone en el Puerto dos nuevos silos de cemento de más de 55 metros de altura.
- 181 Asociación de Vecinos Gran Vía – Sur. <http://avvgranviasur.com/producto.php?idmenu=87>
- 182 Las Provincias (08/04/2010). Cimsa comienza la construcción del primer silo de cemento en el Puerto.
- 183 ABC (08/04/2010). Critican el inicio de los silos de cemento sin sustanciar antes el recurso judicial.
- 184 Las Provincias (23/11/2010). Desestimado el recurso de los silos del Puerto.
- 185 Diario La Información (14/04/2011). Holcim renuncia a la licencia para instalar dos silos en el Puerto.
- 186 Las Provincias (16/10/2007). Medio Ambiente recuperará la fachada marítima de Alicante y conectará la ciudad con los humedales de Elche y Santa Pola.
- 187 Diario 20 minutos. (23/09/2010). La ampliación del Puerto de Sagunto (Valencia), se acometerá en la segunda parte del decenio.
- 188 Valencia Plaza. (23/11/2010). El presupuesto de Valencia para 2011 asciende a 693.710.018 euros y baja un 9,8% respecto al de 2010.
- 189 Fuente: Colegio de Economistas de Valencia. Revista Economistas nº 344, 2ª Quincena enero (2008). La ampliación norte del puerto, una necesidad. multimedia2.coev.com/Economistas/n344/n344_art3.pdf
- 190 Revista Puertos (2002), núm. 100. "Planeamos Juntos". Plan Estratégico del Puerto de Valencia 2002-2015. Valencia invertirá 1.200 millones de euros en la próxima década.
- 191 Fuente: Autoridad Portuaria de Valencia. <http://www.valenciaport.com/es-ES/InformacionInstitucional/PlanEstrategico/InversionesAmpliaciones/Paginas/InversionesAmpliaciones.aspx>
- 192 El País (11/06/2006). El puerto de Valencia crecerá más en superficie que el de Hong Kong
- 193 El País (02/10/2006). El Consell ignora las críticas al impacto de la ampliación del puerto de Valencia.
- 194 Las Provincias (18/05/2007). El Gobierno dice ahora que ampliar el Puerto de Valencia no daña las playas.
- 195 Levante-El Mercantil Valenciano (09/07/2008). La F1 no afectará a la ampliación del puerto de Valencia y la Copa del América sólo provocaría un retraso.
- 196 El País (11/06/2006). El puerto de Valencia crecerá más en superficie que el de Hong Kong.
- 197 Las Provincias (08/05/2009). Aznar garantiza la ampliación del puerto tras las dudas planteadas desde Tarragona "aguantando el tirón".
- 198 Las Provincias (27/10/2009). La crisis estanca el crecimiento del Puerto de Valencia por primera vez en dos décadas.
- 199 Diario Qué (21/07/2009). El puerto recibe 74 millones de euros del Fondo de Cohesión para la Ampliación Norte.
- 200 Fuente: veintepies.com. (25/04/2011). El tráfico de Sagunto bajó cerca del 30% en enero. Afectado por el descenso de los graneles.
- 201 Diario crítico de la Comunitat Valenciana 01/10/2011). La UE subvencionará la ampliación del Puerto de Sagunto.
- 202 Fuente: Autoridad Portuaria de Castellón. El Dique Este cierra la trilogía de grandes obras de PortCastelló en la última década. <http://www.portcastello.com/actualidad/noticias-de-portcastello/20-infraestructuras/134-el-dique-este-cierra-la-trilogia-de-grandes-obras-de-portcastello-en-la-ultima-decada.html>
- 203 Fuente: Autoridad Portuaria de Castellón. Los fondos FEDER aportan 8 millones para el dragado de la Dársena Sur <http://www.portcastello.com/actualidad/noticias-de-portcastello/13-darsena-sur/85-los-fondos-feder-aportan-8-millones-de-euros-para-el-dragado-de-la-darsena-sur.html>
- 204 La Razón (03/08/2010). El PSPV pide 60 millones de euros para hospitales en Castellón.
- 205 El País (03/02/2002) Port Castelló lanza un proyecto de ampliación que duplica su extensión.
- 206 Fuente: Acció Ecologista Agró <http://accioecologista-agro.org/spip.php?article1370>
- 207 El Periódico Mediterráneo (18/10/2005). FCC y Lubasa ejecutarán la nueva fase de la dársena sur del puerto.
- 208 Revista Entreviú (26/09/2005). Costa Nostra.
- 209 El Periodic.com El Periódico Digital de la Comunidad Valenciana. (31/03/2009). El nuevo Puerto de Castellón triplica la longitud de sus muelles y duplica calado desde 1995.
- 210 Fuente: Autoridad Portuaria de Castellón. Monzonis afirma que PortCastelló será "un gran eje que impulsará una plataforma logística de 800 hectáreas". <http://www.portcastello.com/actualidad/noticias-de-portcastello/14-plan-estrategico/95-monzonis-afirma-que-portcastello-sera-un-gran-eje-que-impulsara-una-plataforma-logisitica-de-800-hectareas.html>

- 211 Diario Crítico de la Comunidad Valenciana. (02/10/2010). El Consell advierte de la saturación del Corredor Mediterráneo en 2015.
 212 Las Provincias (04/09/10). Por mar, tren y carretera.
 213 Fuente La Tiza. Apuntes de Información Económica (29/12/2010). Acceder al puerto de Castellón será más rápido.
 214 El Mundo (04/03/2011). Camps afirma que el modelo de gestión de puertos es válido para los aeropuertos.

Puertos del estado en Euskadi

- 215 Eitb.com (29/10/2010). El Gobierno Vasco aprueba los presupuestos de 2011, que crecen un 2,3%.
<http://www.eitb.com/noticias/economia/detalle/530597/el-gobierno-vasco-aprueba-presupuestos-2011-crecen-23/>
 216 ABC (10/02/2010). Buen cree que el puerto exterior hará a Pasaia tan bella como La Concha.
 217 Fuente: Autoridad Portuaria de Pasaia. Puerto Exterior de Pasajes. http://www.puertopasajes.net/puerto_exterior_pasajes.html
 218 Diario Gara (13/06/2010). Se desinfla el proyecto del puerto exterior de Pasaia.
 219 El País (03/01/2011). El puerto de nunca acabar.
 220 Fuente: Jaizkibel Bizirik. 10 Razones contra el puerto exterior de Pasaia. <http://www.slideshare.net/begabi/10-arrazoiaik-10razones>
 221 Fuente: Jaizkibel Bizirik. www.nodo50.org/jaizkibel/
 222 Diario Gara (13/06/2010). Se desinfla el proyecto del puerto exterior de Pasaia.
 223 Greenpeace (2009). Destrucción a Toda Costa.
 224 Diario Vasco (23/01/2010). EA considera que el puerto exterior de Pasajes es un proyecto "insostenible".
 225 Noticiasdegipuzkoa.com (06/04/2011). Las instituciones dan el empujón definitivo para regenerar Pasaia y construir el puerto.
 226 El Correo (15/12/2009). La mayor cantera submarina de España se abre camino en Muskiz.
 227 El Correo (10/01/2011). Bilbao crece sobre el Cantábrico.
 228 El Correo (10/01/2011). Bilbao crece sobre el Cantábrico.
 229 Fuente Autoridad Portuaria de Bilbao (09/05/2007). La Autoridad Portuaria de Bilbao saca a concurso la construcción de un nuevo muelle en Zierbena.
 230 Deia. (04/02/2010). EA exige paralizar el dragado de la Playa de La Arena y advierte que se está causando un "grave daño" ecológico.
 231 El Correo (01/11/2010). El PNV se revela contra el Puerto por el dragado de la playa de La Arena.
 232 Deia (01/08/2010). La plataforma advierte que el dragado de La Arena será mayor del previsto.
 233 El Correo (15/12/2009). La mayor cantera submarina de España se abre camino en Muskiz.
 234 Deia (06/03/2011). El puerto planea dragar 48 millones de m³ en Punta Lucero para su obra de ampliación.
 235 Finanzas.com (19/02/2010). El puerto de Bilbao perdió un 17% de tráfico el año pasado pero espera iniciar la recuperación durante este ejercicio.

Puertos del estado en Galicia / Galiza

- 236 El coste medio en la construcción de un colegio público está basado en una investigación que realizó el diario La Razón (07/08/2009). La Iglesia Católica ahorra en España al Estado más de 31.000 millones de euros.
 237 La Voz de Galicia (07/09/2007). Atraca el primer barco en el puerto exterior de Caneliñas.
 238 Xornal de Galicia (21/02/2010). El puerto de Ferrol concluye la línea de atraque de Caneliñas.
 239 La Voz de Galicia (09/02/2011). Concello y Puerto presionan a Madrid por el tren a Camariñas
 240 Fuente: Kaosenlared.net. (10/02/2009). Derrame de mais de 10.000 litros de glicerina al mar en el puerto exterior de Ferrol
<http://www.kaosenlared.net/noticia/derrame-mais-10.000-litros-glicerina-ao-mar-no-porto-exterior-ferrol>
 241 El País (26/01/2010). La Fiscalía investiga si el relleno del puerto exterior de Ferrol contamina.
 242 Fuente: Adegas (25/04/2009). O Porto Exterior de Ferrol <http://adegaareganosa.blogspot.com/2009/04/o-porto-exterior-de-ferrol.html>
 243 Fuente: Autoridad Portuaria de Ferrol- San Ciprián (31/07/2002). La Autoridad Portuaria de Ferrol otorga la concesión a Reganosa.
 244 Fuente: diarioenergia.com (18/06/2007). El Comité Ciudadano de Emergencias pide que Reganosa se reubique en el Puerto Exterior de Ferrol
 245 El Economista (24/03/2008). Nueva protesta contra llegada "viejo gasero monocasco" a Reganosa.
 246 El Mundo (27/12/2010). El Supremo avala la "plena legalidad" de la regasificadora de Mugarbos.
 247 Fuente: Comité Ciudadano de Emergencia de la Ría de Ferrol <http://cociudem.wordpress.com/>
 248 Diario Digital de Ferrol (22/03/2011). La Xunta completará este año la implantación del Plan de Emergencia Exterior de Reganosa.
 249 García Negro, M. C., Doldán García X.R., Chas Amil M.L., Zotes Tarrío, Y. N., Carballo Penela, A. y C. S. Villasante. (2005). Importancia económica del sector pesquero gallego. www.iogroup.org.
 250 El Faro de Vigo (08/07/2010). El Puerto Exterior de A Coruña ya dobla su presupuesto inicial y rozará los mil millones
 251 Fuente: Autoridad Portuaria Puerto de A Coruña www.puertocoruna.com
 252 Greenpeace (2004) Destrucción a Toda Costa.
 253 En: Asociación de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. http://www.ingenieria-civil.org/AIC/puerto_exterior/puerto_exterior01.htm
 254 El Faro de Vigo (25/06/2009). Tirar el dinero al mar. Columna de Opinión de José Manuel Ponte <http://www.farodevigo.es/opinion/2009/06/25/opinion-tirar-dinero/341889.html>
 255 Greenpeace (2009) Destrucción a Toda Costa.
 256 La Opinión A Coruña (05/04/2011). El puerto acomete el ensanchamiento del dique.
 257 El Faro de Vigo (08/03/2011). La UE investiga un aumento de 95 millones en el coste de la obra en punta Langosteira.
 258 La Voz de Galicia (21/10/2007). El BNG pide al puerto que cumpla sus compromisos en Langosteira.
<http://www.lavozdeg Galicia.es/coruna/2007/10/21/manana/index.htm>
 259 Periódico Berenguela (30/03/2011). El sector turístico gallego recibirá 10 millones de euros en ayudas. <http://www.berenguela.com/el-sector-turistico-gallego-recibir-10-millones-de-euros-en-ayudas/2011-03-30>
 260 Fuente: Plataforma en Defensa de la Ría de Arousa y los colectivos productivos y sociales que la integran <http://arousa.galeon.com>
 261 El Faro de Vigo (24/06/2008). Defensa da Ría exige al concello que anule la licencia de actividad de Ferrazo.
 262 El País (23/04/2009). El Supremo confirma que los depósitos de fuel de Vilagarcía son ilegales.
 263 El Faro de Vigo (28/02/2006). El BNG pregunta al Estado por el traslado de los tanques de Ferrazo.
 264 El Faro de Vigo (26/02/2009). La Plataforma en Defensa da Ría reclama un plan de ordenación integral.
 265 Fuente: Memoria Técnica de Ejecución de la obra: "Explanada y Prolongación del Muelle de Ferrazo", disponible en:
<http://caminos.udc.es/actividades/cursos.htm>
 266 El Faro de Vigo (29/12/2010). El Puerto aprueba licitación de la mejora de la explanada de Ferrazo para adaptarla a la nueva terminal.
 267 El Faro de Vigo (28/07/2010). El tren a Ferrazo cruza el puerto a velocidad de peatón sobre vías incrustadas en la calzada.
 268 Fuente: Industriaspesqueras.com (07/02/2011). Nuevo muelle comercial en Vilagarcía.
 269 El Faro de Vigo (18/09/2010). El puerto de Vilagarcía cumple con el plan de negocio a pesar de las estadísticas negativas.
 270 El Faro de Vigo (03/04/2011). Puertos del Estado autoriza la reordenación de la fachada marítima portuaria de Vilagarcía.

- 271** Fuente: Autoridad Portuaria de Marín e Ría de Pontevedra
272 El País (07/11/2009). El Supremo anula un macrorrellenomacrocefalia en Marín por su daño ecológico.
273 El Faro de Vigo (19/12/2009). Placeres denuncia obras de ampliación en el muelle ilegalizado por el Tribunal Supremo.
274 El Faro de Vigo (14 de enero de 2011). El Estado busca como cumplir la sentencia que declara ilegal los rellenos del puerto.
275 El Faro de Vigo (14 de enero de 2011). El Estado busca como cumplir la sentencia que declara ilegal los rellenos del puerto.
276 Fuente: Wikipedia http://es.wikipedia.org/wiki/Puerto_de_Vigo
277 Fuente: Plataforma en Defensa da Ensenada de San Simón <http://www.riadevigo.org/es/page-Informacion-2.html>
278 Fuente: Salvemos Monteferro <http://www.salvemonteferro.org/>
279 Fuente: Foro Social de Cangas <http://www.cangasnonsevende.org/>
280 El Faro de Vigo (22/09/2010). La derogación del Plan de Usos deja vía libre a las obras del recinto portuario.
281 La Voz de Galicia (22/03/2011). Empiezan a colocarse los pilotes que sostendrán la ampliación del muelle de Areal
282 La Voz de Galicia (06/10/2010). La justicia anula la imputación por prevaricación contra Corina Porro.
283 El País (11/08/2010). El puerto de Vigo impulsa otros tres rellenos de 95.000 metros cuadrados.

Puertos del estado en Islas Baleares / Illes Balears

- 284** Diario de Ibiza (26/01/2011). La Agencia de Turismo de Baleares incrementa en seis millones su presupuesto.
285 Diario de Mallorca (17/05/2008). La ampliación del puerto de Palma va a costar más de 1.000 millones de euros.
286 Fuente: Ecologistas en Acción (octubre de 2008). La amenaza de ampliación del puerto de Palma. <http://www.ecologistasenaccion.org/article12670.html>
287 Diario de Ibiza (05/09/2010). Baleares, olvidada por fomento en la última década.
288 El Economista (24/02/2009). La falta de financiación dificulta el desarrollo del proyecto de ampliación del Puerto de Palma.
289 Fuente: GOB (Agosto de 2008). La propuesta d'ampliació del Port de Palma. <http://gobmallorca.com/PORT-INFORME-estiu2008%281%29.pdf>
290 Fuente: Oceana, Cruise Ship Pollution: Overview. <http://na.oceana.org/en/our-work/stop-ocean-pollution/cruise-ship-pollution/overview>
291 Diario de Ibiza (22/03/2010). El trasfondo de la bandera de conveniencia.
292 Diario de Mallorca (19/03/2009). El gasto de los turistas de cruceros en Palma alcanzó los 70 millones.
293 El Economista (24/02/2009). La falta de financiación dificulta el desarrollo del proyecto de ampliación del Puerto de Palma.
294 Greenpeace (2009). Destrucción a Toda Costa.
295 Diario de Ibiza (07/02/2010). El puerto que admite la Unesco.
296 Diario de Ibiza (19/11/2011). "El Comité del Patrimonio Mundial fue benevolente con las obras del puerto".
297 Diario de Ibiza (19/11/2011). "El Comité del Patrimonio Mundial fue benevolente con las obras del puerto".
298 ABC (04/10/2010). Las obras del puerto de Ibiza terminarán al final de la primavera de 2012.
299 Diario de Ibiza (20/10/2010). Denuncian que el fango del puerto se vierte en la Reserva.
300 Fuente: Ecologistas en Acción (Diciembre de 2010). Los 15 culpables de la destrucción de la biodiversidad. <http://www.ecologistasenaccion.org/article19365.html>
301 Fuente: Portal del Medio Ambiente (16/10/2009). Las ONG ecologistas aseguran que sigue abierto el debate por ilegalidad del puerto de Ibiza. http://www.portaldelmedioambiente.com/noticias/6657/las_ong_ecologistas_aseguran_que_sigue_abierto_el_debate_por_ilegalidad_del_puerto_de_ibiza/
302 Fuente: Mallorca Confidencial (16/12/2010). Díaz Ferrán y Francesc Triay imputados en el caso Mar Blau. http://mallorcaconfidencial.com/20101216_47788-diaz-ferran-y-francesc-triay-imputados-en-el-caso-mar-blau.html
303 El Mundo (19/05/2011). Los ciudadanos pagarán la defensa de los imputados de Puertos por corrupción.
304 Última Hora Menorca (14/06/2011). Detienen al director de la Autoritat Portuària en una investigación vinculada al caso "Mar Blau".

Puertos del estado en Islas Canarias

- 305** Fuente: Izquierda Unida en escrito a la Comisión de Peticiones del Parlamento Europeo (30/06/2010). Izquierda Unida impide que la Comisión de Peticiones archive una queja sobre el puerto de Granadilla.
306 Fuente: Plataforma Ciudadana contra el Puerto Industrial de Granadilla www.nopuertogranadilla.com
307 Fuente Ecoportal. Net (03/09/2009). El puerto de Granadilla de Abona en Tenerife: Una catástrofe ecológica, económica y social anunciada.
308 Fuente: Por Tenerife (Izquierda Unida, Los Verdes, Socialistas por Tenerife) (08/04/2011), en: Canarias 24 horas: Xtf dice que el puerto de Granadilla destruiría oportunidades de empleo.
309 Greenpeace (2008). Informe Destrucción a Toda Costa.
310 Fuente: Izquierda Unida en escrito a la Comisión de Peticiones del Parlamento Europeo (30/06/2010). Izquierda Unida impide que la Comisión de Peticiones archive una queja sobre el puerto de Granadilla.
311 Greenpeace (2009). Informe Destrucción a Toda Costa.

Puertos del estado en Región de Murcia

- 312** Hospitecnia (09/11/2009). OHL construirá el nuevo hospital de Murcia con un presupuesto de 69,8 millones de euros. <http://www.hospitecnia.com/Edificacion/Noticias/Murcia-OHL-construira-nuevo/id-Lbfdiejfeacgfexsql>
313 Potencia Hoy. Actualidad del mundo de la obra pública e infraestructuras (13/08/2009). Ampliación de la dársena de Escombreras del puerto de Cartagena. <http://www.potenciahoy.es/es/node/588>
314 Diario Qué (29/04/2011). Barreiro destaca que "la crisis no ha parado la transformación de Cartagena, la ciudad sigue creciendo".
315 Veintepies.com (Veintepies.com es un sitio en Internet dedicado a la información sobre logística y transporte internacional en todos sus modos y comercio exterior). (25/05/2010). Ampliación de Escombreras:nuevas infraestructuras al servicio de la industria. http://www.veintepies.com/especiales/especiales_more.php?id=56481_0_26_0_C
316 La Verdad (13/05/2010). Anse denuncia el relleno del superpuerto de Escombreras con áridos de canteras ilegales.
317 La Verdad (10/05/2011). Especiales: Desarrollo Económico de Cartagena. "El Puerto de Cartagena, impulsando el futuro". <http://servicios.laverdad.es/extras/desarrolloCTG06/suscr/nec8.htm>
318 Murcia Confidencial (31/07/2007). Las obras para regenerar la bahía de Portmán se iniciarán sin más dilación 2009, según Baraza. <http://murciaconfidencial.blogspot.com/2007/07/las-obras-para-regenerar-la-baha-de.html>
319 La Verdad (05/03/2010). Una inversión superior a los 1.500 millones.

GREENPEACE

Greenpeace es una organización independiente que usa la acción directa no violenta para exponer las amenazas al medio ambiente y busca soluciones para un futuro verde y en paz.

Este informe ha sido producido gracias a las aportaciones económicas de los socios de Greenpeace.

Greenpeace España

San Bernardo 107
28015 Madrid
info@greenpeace.es
www.greenpeace.es

Tel: +34 91 444 14 00
Fax: +34 91 447 15 98

greenpeace.es