



Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente  
Secretaría de Estado de Medio Ambiente  
Plaza de San Juan de la Cruz s/n  
28071 Madrid

Expediente: SGEA/pff/2012P005PU

Avilés, 13 de septiembre de 2012

El Grupu D'Ornitología Mavea, con CIF G-33352717, con domicilio a efecto de notificaciones en el apartado de correos 461 de Avilés (C.P. 33401) y actuando en su representación D. Emilio Rabanal Menéndez con DNI 11.406.158K, en calidad de presidente,

en relación a la **Memoria de Inicio del EAE del Plan Director del Puerto de Avilés**, presentado recientemente y que se encuentra en fase de exposición pública, **presenta las siguientes reflexiones, aportaciones y propuestas, con la esperanza de que sean tenidas en cuenta en la redacción de dicho Plan Director (PD) de la Autoridad Portuaria de Avilés (APA).**

### **1.- Terrenos afectados**

Teniendo en cuenta los artículos 25 y 26 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, referentes a las competencias y funciones de las autoridades portuarias, se puede deducir que, aunque se deban cumplir toda la normativa ambiental que le sea de aplicación, las funciones a cumplir por parte de la APA son de tipo comercial. Siendo esto así, es lógico que las actuaciones que se presentan se refieran solo a obras ejecutar "Con el fin de cubrir las actuales necesidades del Puerto de Avilés" (pag. 8, punto 2.2)

Aunque según el documento,

- *"El objetivo principal del Plan Director del Puerto de Avilés es el de definir la previsión de obras de infraestructura acometer en el mismo en los próximos 10 años, necesarias para cubrir sus necesidades (económicas, sociales y ambientales), según el artículo 54..."*,
- *Entre los objetivos específicos se enumera la "Preservación de las áreas de especial interés ecológico o paisajístico situadas en el interior de la Zona de Servicio"*,

la realidad es que los objetivos de la APA son solo y exclusivamente comerciales y por ello, lógicamente, todas las actuaciones propuestas van dirigidas a cubrir este objetivo.

Por este motivo, entendemos que deberían quedar fuera de los terrenos de Dominio Público Portuario los espacios protegidos, LIC, ZEPA, Paisaje Protegido y Monumento Natural que no sean absolutamente imprescindibles. Más en concreto nos queremos referir a: a) Monumento Natural de la Ensenada de Llodero, b) al tramo de costa desde los astilleros de San Juan hasta el faro de San Juan, c) las pequeñas ensenadas conocidas como El Emballu y Playa L'Arañón, d) el trozo propuesto por la APA para ser desafectado en la margen izquierda de la bocana y e) el trozo de terreno aislado al otro lado de la carretera enfrente de los chalets de San Juan de Nieva. Estamos seguros de que las actuaciones necesarias para el correcto mantenimiento de estas áreas se podrían desarrollar mucho mejor si pasaran a formar parte del Dominio Público Marítimo-Terrestre.



Entendemos que es oportuno aquí recordar el artículo 44 del Real Decreto Legislativo 2/2011 y con ello instamos a la APA que atienda la solicitud antes expresada.

Artículo 44. *Desafectación de bienes de dominio público adscritos a las Autoridades Portuarias.*

1. Los bienes de dominio público portuario que resulten innecesarios para el cumplimiento de fines de este carácter podrán ser desafectados por el Ministro de Fomento, a propuesta de Puertos del Estado, previa declaración de innecesariedad por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria e informe de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar sobre las características físicas de dichos bienes, a efectos de la protección y defensa del dominio público marítimo-terrestre.

En el caso de que los bienes declarados innecesarios conserven las características naturales de bienes de dominio público marítimo-terrestre, de los definidos en el artículo 3 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, se declarará por el Ministro de Fomento su incorporación automática al uso propio del dominio público marítimo-terrestre regulado por dicha Ley.

## **2.- Sobre las obras propuestas**

### **2.1 Dique de contención de arenas.**

Tenemos serias dudas, atendiendo a lo expuesto recientemente por expertos geólogos de la Universidad de Oviedo, de que dicho dique pueda tener realmente el efecto que se pretende. Además, no hay más que remitirse a los hechos: ya se han hecho y deshecho diferentes diques en la bocana de la ría, con resultados dispares y con efectos indeseados sobre la playa de Salinas y sobre la dinámica hidrológica y de sedimentos del estuario, especialmente sobre el Monumento Natural de la Ensenada de Llodero.

De lo que no tenemos ninguna duda es que el impacto ambiental de la obra será bastante mayor de lo expuesto en el apartado 4 del documento y de que de ninguna manera se puede considerar nulo o muy bajo el efecto a posteriori, es decir el efecto en fase de explotación. No es admisible que se diga que el dragado no afecta a los Monumentos Naturales de L'Espartal y de la Ensenada de Llodero y Charca de Zeluán, porque los huecos que se forman en el fondo al retirar arenas, van a ser rellenados con las arenas del entorno, como ocurre con la disminución de las dunas de San Balandrán y de L'Espartal.

Por el contrario, la valoración del impacto positivo sobre la economía dice que se prevé un impacto alto, algo que también creemos que debe ponerse en duda y que necesita de estudios de mayor seriedad. Esperamos que se hagan dichos estudios en la elaboración del plan. Creemos que será necesario sopesar si realmente el gasto ocasionado por la obra y los efectos indeseados sobre espacios protegidos realmente merecen la pena, cuando ya se sabe que el tamaño de los barcos que pueden usar este puerto no podrá ser nunca mucho mayor de lo que son en la actualidad.

### **2.2 Adelantamiento del Muelle de Raíces**

Sobre esta obra simplemente queremos hacer una reflexión: si se pretende dejar una zona de amplio radio para facilitar las maniobras de buques grandes, nos da la impresión de que este adelantamiento del Muelle, aunque sea en solo 10 metros, va precisamente en contra, al igual que lo iría el adelantamiento del muelle hoy ocupado por Alcoa.

### **2.3 Mejora de la estructura sobre el río Raíces**

Llama la atención que el planteamiento es que *“Actualmente, el muelle de Raíces y su ampliación están separados por el río Raíces, comunicándose una y otra explanada a través de un puente de reducidas dimensiones por el que discurre la Travesía de la Industria”* y sin embargo en el plano nº7 se plantea una actuación sobre todo el tramo del río entre dicho puente y el canal de la ría.

También llama la atención que las alternativas son simplemente hacer o no la actuación de mejora de la estructura, sin dar pista alguna sobre que tipo de mejoras se barajan. Sin embargo, las valoraciones sobre efectos ambientales previsibles expuestas en el punto 4, recogen una valoración nula o prácticamente nula tanto en la fase de obra como en la fase de explotación, ¿cómo se puede valorar el efecto de una obra que no se sabe cuál es?



Por otro lado, es necesario recordar que **no se puede alterar ni cubrir la desembocadura del río Raíces** desde el puente de la carretera hasta la ría, ya que ahí vive una de las mejores poblaciones de Asturias de la Sosa de las Salinas (*Sarcocornia perennis*), especie protegida por el Principado en la categoría "vulnerable". De esto no se dice nada en el estudio de impactos ¿por qué?

Estaremos por tanto expectantes para saber cuales son las propuestas concretas que se pongan encima de la mesa para mejorar el paso sobre el río Raíces.

#### **2.4 Desarrollo portuario en margen derecha: Norte**

No ha hecho falta mucho tiempo para que la realidad nos dé la razón: la ampliación portuaria hacia la margen derecha no era necesaria, al menos no con las dimensiones con las que se planteó. Las previsiones de tráficos portuarios eran absolutamente desmesuradas, totalmente fuera de la realidad. Antes de empezar la tercera fase de dicha ampliación deberíamos tener un movimiento de más de 8 millones de toneladas al año, pero en realidad seguimos como antes, a duras penas llegamos a los 5 millones. Y sabemos todos (reconocido públicamente por los anteriores presidentes de la APA) que va a ser muy difícil llegar nunca a esos 8 millones de toneladas de movimiento.

Por lo tanto y en consecuencia, entendemos que la denominada fase III de ampliación portuaria en la margen derecha no debe realizarse porque no tiene justificación alguna, y mucho menos con el alto coste que conllevaría, tanto económico como ambiental.

Además, si echamos un vistazo a las alternativas propuestas, las diferencias son mínimas y entre ellas está el adelantamiento del muelle, lo cual entendemos que no tiene sentido, tal como expusimos en el punto 2.2 de este escrito. Por otro lado, en el apartado 5.3.4 del documento presentado, se dice que *"el futuro Plan Director del Puerto de Avilés no afectará a esta norma (decreto de declaración del monumento natural de la Ensenada de Llodero y charca de Zeluán); al contrario, será tenida en cuenta en su redacción."* Pero en las valoraciones de impacto ya se dice que estas obras de ampliación de la fase III afectarían a la dinámica sedimentológica de la Ensenada de Llodero, y nosotros añadimos que a buen seguro que lo haría también la ampliación del espigón de la bocana.

Es para nosotros inaceptable cualquier propuesta que vaya más al norte del muelle actual de Alcoa. El espacio portuario no debe avanzar más en la margen derecha; es más debería intentarse la recuperación de espacios marismesños.

Nosotros **planteamos una alternativa** mucho más barata y sencilla, la recuperación de marismas en el espacio comprendido entre los muelles de la fase I, los muelles de Alcoa y la carretera AS-328 (la cual debería moverse más hacia el este). Estamos seguros que sería incluso factible la eliminación del muelle de Alcoa y que los tráficos de este muelle (escasos) fueran pasados a los muelles de la fase I de ampliación.

La realización de esta propuesta sí que serviría de verdad para lograr el fin de integración máxima puerto-territorio. Además, permitiría igualmente el perfecto desarrollo de las actividades portuarias, no rompería con integridad del espacio portuario y permitiría incorporar los terrenos de la cantera como espacio de servicio portuario (marcados como ámbito 1 y ámbito 2 en el mapa nº2 del documento presentado por la APA).

Creemos que viene al caso recordar que la incorporación de los terrenos de la cantera podría servir para la ubicación de las naves de IDESA-TUINSA, que en estos momentos están buscando suelo idóneo, cerca de los muelles portuarios, para desarrollar su proyecto de fabricación de grandes piezas en el campo de las energías renovables.



## 2.4 Desarrollo portuario en margen derecha: Sur

Con el mismo razonamiento dado en el apartado anterior, entendemos que esta ampliación portuaria es totalmente innecesaria. Quizá pudiera ser entendida esta ampliación si se llevara a cabo la propuesta que antes presentábamos de eliminar el muelle de Alcoa para recuperar parte de las marismas de Laviana.

En cualquier caso, esta ampliación tiene un impedimento de peso en sí mismo: en el terreno que queda en la zona conocida como Rampa de Varada vive la única población conocida en Asturias de la Sosa "Salicornia dolichostachya variedad nidiformis". Por tanto, en este caso, la única alternativa asumible desde el punto de vista ambiental es la 0.

## 2.5 Nuevo trazado de la AS-238

A nuestro entender, cualquiera de las tres variantes podría ser perfectamente asumible desde el punto de vista ambiental. Además, la modificación del trazado de esta carretera hacia el este permitiría conjugar la necesidad de nuevo espacio de servicio portuario con nuestra propuesta de recuperación de marismas.

Lo que no entendemos es que se diga que el impacto ambiental es nulo; el impacto en el paisaje del retranqueo de la carretera de la margen derecha va a ser muy notorio, porque entre ver una ladera de un monte cubierta de árboles, a ver la pared pedregosa de una cantera, la diferencia es completa, siendo negativa en el segundo caso. En el informe dice que el impacto será nulo y eso no se ajusta a la realidad.

Los taludes no podrían ser muy verticales, por la propia composición del terreno y para atenuar el impacto visual/paisajístico de una pared vertical.

## 2.5 Accesos ferroviarios

No podemos valorar la verdadera necesidad de esta infraestructura, pero entendemos que no tiene mayor problema, desde el punto de vista ambiental, su ubicación dentro de terrenos portuarios, como una forma más de acceso de mercancías a los muelles y a las empresas de los alrededores.

## **3.- Planificación Territorial. Nueva carretera de acceso para la comunicación de la zona portuaria a ambos márgenes de la ría.**

En su día en nuestra valoración de las distintas alternativas presentadas para la nueva carretera de acceso a la zona portuaria de la margen izquierda de la ría, ya dijimos lo siguiente:

*Tal como se recoge en varios momentos en el estudio presentado, y tal como detallamos en el informe que adjuntamos para la justificación de la necesidad de recuperación de las marismas de Maqua, el entorno de la ría de Avilés ha sufrido desde mediados del siglo XX una enorme presión sobre el suelo, con el asentamiento de numerosas industrias, la multiplicación por 5 de la población con lo que ellos supuso en cuanto a la construcción de muchos barrios nuevos, la desecación de unos 14km<sup>2</sup> de marismas de la ría...*

*En estos momentos en los que la industria siderúrgica está muy menguada y se buscan alternativas de todo tipo para relanzar la economía de la zona, es necesario dar utilidad a todos los suelos que en su día fueron ocupados y que ahora quedan libres, antes de seguir ocupando y degradando nuevos espacios.*

*Lo deseable sería optar por una opción que no ocupara nuevos suelos, que no impidiera el desarrollo de otro tipo de alternativas diferentes a las portuarias e industriales.*

Por lo tanto, estamos totalmente de acuerdo con que la mejor opción para esta infraestructura (tan importante para el tráfico portuario como para la supresión del mismo del entorno urbano) es la que se presentó como Alternativa 3, con un túnel bajo la ría. Aparte de que las diferencias en coste económico no son tan abultadas como se querían hacer ver en el estudio presentado en 2011, es la única alternativa viable desde el punto de vista ambiental y no supone una nueva presión en la ocupación de suelos. Además, sería la mejor forma de conectar la zona portuaria con la autopista del cantábrico.



#### **4.- RESUMEN DE PROPUESTAS DEL GRUPO D'ORNITOLOXÍA MAVEA**

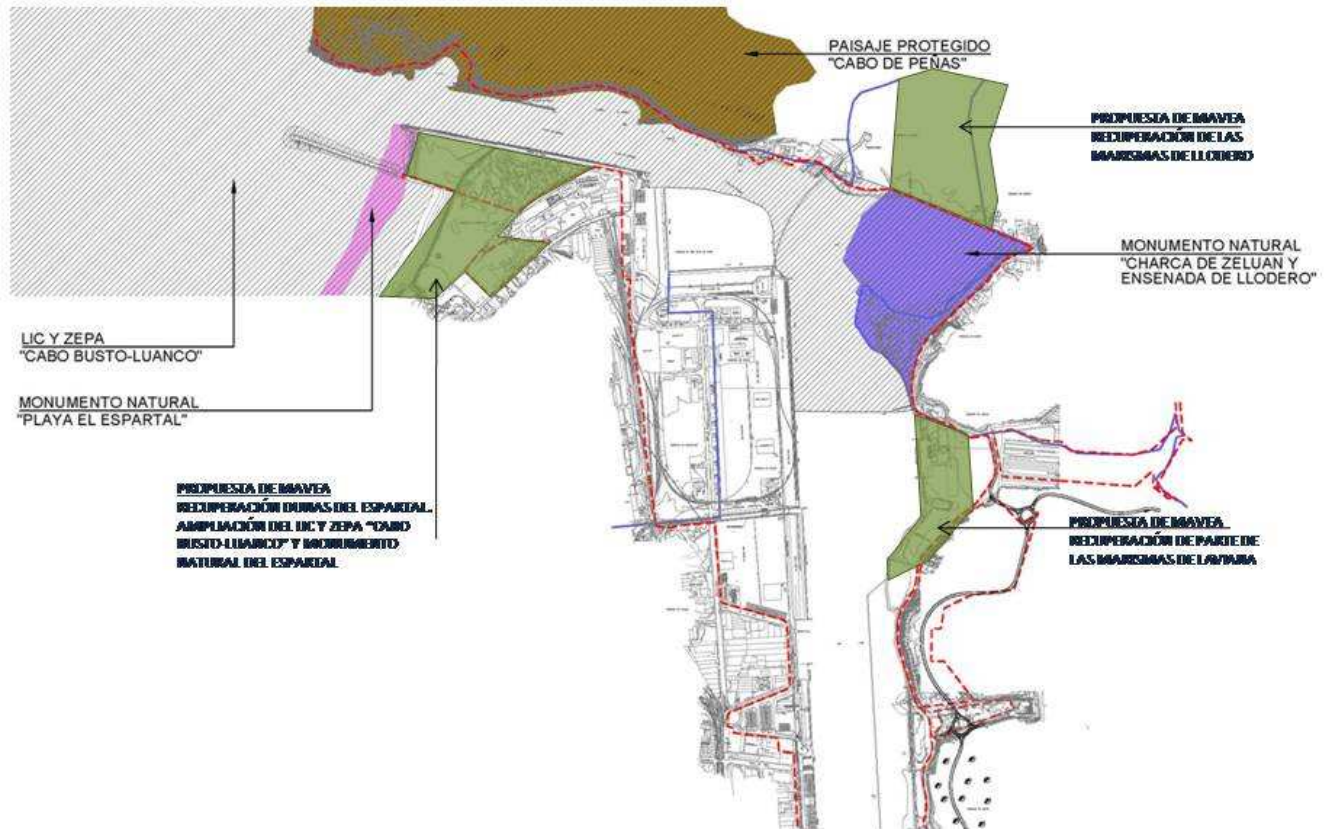
- Desafectación de los terrenos innecesarios para las actividades portuarias:
  - a) Monumento Natural de la Ensenada de Llodero,
  - b) trozo de costa desde los astilleros de San Juan hasta el faro de San Juan,
  - c) las pequeñas ensenadas conocidas como El Emballu y Playa L'Arañón,
  - d) el trozo propuesto por la APA para ser desafectado en la margen izquierda de la bocana, y
  - e) el trozo de terreno aislado al otro lado de la carretera enfrente de los chalets de San Juan de Nieva.
  
- Recuperación de marismas al norte de los muelles de la fase I de ampliación portuaria en la margen derecha. Desafectación como zona de servicio portuario de toda la franja entre la fase I y las dunas de San Balandrán, eliminando el muelle de Alcoa.
  
- Adhesión de terrenos para servicio portuario adyacentes a las ampliaciones I y II y en la zona de la cantera existente entre la fase I y Alcoa (a la derecha de la actual carretera AS-238).
  
- Modificación del actual trazado de la AS-238 hacia el este.

En representación del Grupu d'Ornitología Mavea.

Emilio Rabanal Menéndez

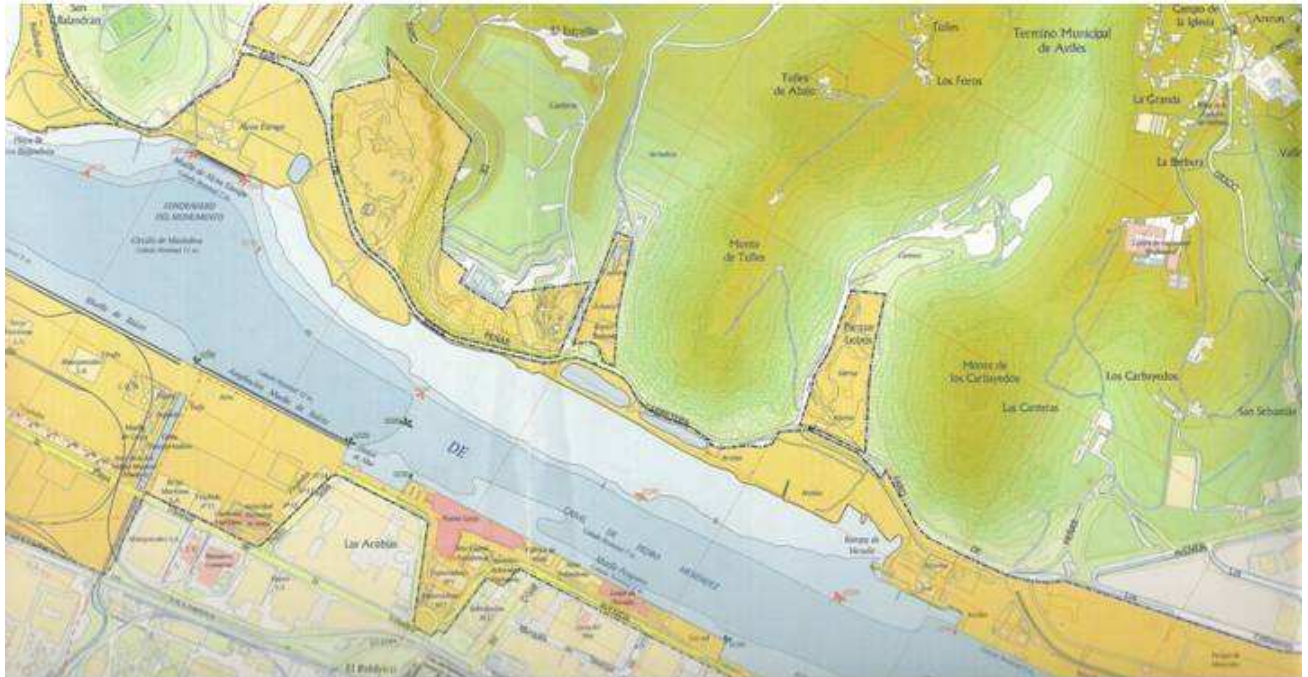


Propuesta de Mavea de zonas protegidas en la ría de Avilés





## PLANO ACTUAL DE TERRENOS DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE AVILÉS



## PLANO CON LA PROPUESTA DE MAVEA PARA LA EXPANSIÓN PORTUARIA Y PARA LA RECUPERACIÓN DE MARISMAS EN LA ZONA

