

martes, 18 de agosto de 2009.

OBJETO: ALEGACIONES AL PROYECTO:

TÍTULO DEL PROYECTO: PROYECTO DEL PUERTO DEPORTIVO DE LA BAHÍA DE PORTMAN. T.M. DE LA UNIÓN

TITULAR DEL PROYECTO: DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES Y PUERTOS DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE MURCIA.

A LA DIRECTORA GENERAL DE TRANSPORTES Y PUERTOS DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE MURCIA.

En relación con la Información Pública del Proyecto y Estudio de Impacto Ambiental del “Puerto Deportivo de la Bahía de Portmán”, y de acuerdo con el anuncio de la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la CARM. D. GINES GUERRERO ACOSTA, con DNI 22946410-T, como Presidente de la FUNDACIÓN SIERRA MINERA, con domicilio a efectos de notificación en calle Maquinista de levante s/n, Apartado de correos nº 77, 30360 LA UNION,

EXPONE:

Que es de agradecer el esfuerzo del Equipo Redactor y de la Dirección General de Transportes y Puertos, por recoger en el Proyecto los puntos de consenso alcanzados en las reuniones mantenidas entre los Colectivos Sociales, la Administración Local y la Regional, recogiendo *en* buena parte los planteamientos establecidos en el proyecto IN SITU, ganador del Concurso de Ideas para la Recuperación y Adecuación Ambiental de la Bahía de Portmán.

Que vistas las fechas de firma del Proyecto Básico (diciembre de 2008) y del EIA del Puerto Deportivo de la Bahía de Portmán (mayo de 2009), no se entiende muy bien, como se hace coincidir la citada Información Pública con el pleno periodo vacacional de verano, resultando un tanto dificultosa la posibilidad de examen de la documentación al ser probablemente las fechas elegidas las menos idóneas para facilitar el examen de la documentación a los interesados, y que una vez realizado éste, presentamos en consecuencia las siguientes

ALEGACIONES:

a) DE CARÁCTER GENERAL.

1ª.- Que a partir de la adjudicación del Concurso de ideas, corresponde elaborar los tres proyectos finales que conformen el puerto, la playa y la zona sellada, así como los correspondientes estudios de impacto ambiental, que determinarán tanto el tamaño del puerto como las características esenciales de las actuaciones a realizar. Para la elaboración dichos proyectos, el Convenio de colaboración firmado por las tres Administraciones fijó un plazo de ocho meses tras la adjudicación del Concurso de Ideas (Febrero de 2007), y se estableció por consenso que habían de tenerse en cuenta como conjunto, sin que pueda desligarse de la actuación que se realice en la bahía, el entorno urbano y natural alrededor de ésta, tanto el actual como el que se genere en base a la recuperación de usos y adecuación ambiental de la misma.

Los proyectos, no se están teniendo en cuenta en su conjunto, como se demuestra con que la Información Pública el Proyecto y el Estudio de Impacto Ambiental de la Regeneración y Adecuación Ambiental de la Bahía se Anunciara en diciembre de 2007 y que la Información del Proyecto Básico del Puerto y del EIA lo hace 17 meses después, dificultando la Evaluación conjunta de los impactos ambientales de ambos y que son los que deben determinar como ya hemos dicho, las dimensiones del puerto.

No se puede pensar en el proyecto paisajístico y arquitectónico de la zona destinada a uso público, si no se conocen las dimensiones del puerto ni dejar una reserva para el citado puerto sin la evaluación ambiental de todos los proyectos, aunque lógicamente cada uno de ellos tenga un momento de ejecución diferente en el tiempo.

2ª.- Como criterio general, pensamos que en una actuación impulsada por las tres Administraciones, que pretende la recuperación con dinero público tanto de los usos tradicionales como del daño ambiental en terrenos de dominio igualmente público, debe primar la recuperación de la naturaleza, como se ha hecho, por ejemplo, en el corredor verde de Doñana, de modo que la recuperación de la Bahía de Portmán sea un ejemplo nacional, autonómico y local de desarrollo sostenible, coherencia ambiental y urbanística, y consenso social.

Desde esta Fundación entendemos que deben cumplirse los compromisos adquiridos por cada Administración con la firma del Convenio y que no pueden ni deben seguir cayendo en mas retrasos, en el olvido o en la desidia las responsabilidades comprometidas, sin que la Comisión de Seguimiento haga algo para evitarlo.

3ª.- Entendemos que las tres Administraciones deben marcarse un calendario de plazos, prudente pero de obligado cumplimiento, de manera que cada cual cumpla con lo comprometido en cada reunión de la citada Comisión.

4ª.- La nueva Dársena deportiva, debería incluirse en un Plan de Puertos para la Comunidad Autónoma de Murcia, como única instalación portuaria nueva entre Cartagena y La Manga asegurando así un grado mas de protección a nuestro litoral.

5ª.- El puerto deportivo, debería fijar una reserva de amarres para veleros de al menos un 50%.

6ª.- Es imprescindible que el ayuntamiento de la Unión, mantenga una reserva de espacio y de puntos de amarre en la futura estación náutico - deportiva, para actividades deportivas públicas.

7ª.- No podemos entender el planteamiento por parte de la Autoridad Portuaria de Cartagena, de una Terminal de contenedores en el Gorguel a 500 m. de la futura playa de Portmán, contradictorio, incompatible y totalmente contraproducente para los intereses de futuro de desarrollo turístico de la zona.

8ª.- El Tejido Social de la zona, participante en todo el procedimiento de elección de Alternativa para la recuperación ambiental de la bahía de Portmán, siempre ha manifestado su interés por la recuperación de los usos tradicionales de la Bahía, tanto de baño como de pesca profesional significando que, en caso de necesidad para la Administración de construir una estación náutica-deportiva, que ésta se construyera por detrás de la playa garantizando así la estabilidad de la misma y que en caso de no ser viable por los motivos que fuere la citada estación náutica, que siempre se recupere el viejo muelle pesquero para el uso profesional antes referido y para la reubicación de los barcos que ahora ocupan a pequeña dársena de levante de la bahía.

b) ALEGACIONES RELACIONADAS CON EL PROYECTO BASICO Y EL EIA.

9ª.- Desconociéndose por esta Entidad, la intención del equipo redactor al incluir las Gráficas del Estudio Económico Financiero del Proyecto de Puerto Deportivo de Marina de Cope en el Estudio de Viabilidad Económica-Financiera del Proyecto del Puerto Deportivo de Portmán, y coincidiendo además datos del primero con análisis reflejados en el segundo, no sabemos si es que los dos proyectos son iguales, o si es un error del Equipo Redactor, o si se ha copiado un Estudio de viabilidad del otro, en cualquier caso la incertidumbre genera dudas sobre las Conclusiones de la evaluación económico-financiera.

10ª.- Respecto de la Renovación de Aguas en la dársena, entendemos que junto con el sistema de impulsión previsto, se deberían comunicar las subdársenas entre diques de forma que se pueda favorecer la velocidad de renovación. En el Proyecto que finalmente sea aprobado deberán contemplarse unos sistemas de conexión mediante tuberías o canalizaciones entre las diferentes subdársenas que favorezcan las movilidad de las aguas interiores.

11ª.- En relación con el Patrimonio Histórico y Cultural, que quedaría afectado por el nuevo puerto deportivo, el Equipo Redactor dice que todos los elementos quedarían integrados en el proyecto. Desde nuestro punto de vista, no solo deben quedar integrados sino que debe hacerse una recuperación integral del muelle del puerto tradicional pesquero y del muelle del carbón, resaltando ambos en la nueva Estación Náutica tras su restauración.

12ª.- En el Doc. nº 1 de la Memoria y Anejos de la Memoria, se reflejan las superficies de ocupación, en las que se detallan los metros cuadrados de las parcelas a expropiar sin especificar cuales son éstas, entendemos que sería conveniente identificarlas en el Proyecto que finalmente sea aprobado, dándoseles un plazo específico de alegaciones, diferente del proceso de expropiación, por si pudiesen hacer propuestas que afectasen de manera diferente al presente Proyecto sometido a información pública sin que conste dicha información.

13ª.- Sobre las redes de servicio proyectadas para el nuevo puerto, y en concreto sobre la de abastecimiento de agua, red de riego y contra incendios, significar que este abastecimiento está proyectado sobre la red general. La falta de previsión de abastecimiento adicional al que ahora dispone la población de Portmán impide que este se haga sobre la citada red en tanto no se proyecten soluciones que puedan asumir el

consumo que genere el nuevo puerto. En el Proyecto que finalmente sea aprobado deberá contemplarse un sistema de suministro de agua que no comprometa el abastecimiento del núcleo urbano de Portmán y se deberá establecer un suministro de aguas para riego y contra incendios que no utilice agua para consumo humano.

14ª.- Sobre la red de saneamiento de fecales, igualmente, el proyecto no plantea ninguna solución que asuma el aumento de aguas fecales que se generan en todas las edificaciones del puerto, cargando sobre la actual y ya deficitaria depuradora el exceso, cuya incapacidad acarrearía graves problemas a la población de Portmán, por lo que el equipo redactor debe prever otra alternativa diferente a la de la actual EDAR, insuficiente ya para la población actual de Portmán. En el Proyecto que finalmente sea aprobado deberá contemplarse un sistema de depuración de las aguas residuales generadas en el Puerto Deportivo, al margen de la EDAR del núcleo de Portmán. Esas aguas residuales una vez depuradas se podrán utilizar para riego de las zonas ajardinadas contempladas en el Proyecto.

15ª.- Sobre la red de saneamiento de pluviales, solo se recogen las aguas que provienen de la rambla del infierno, encauzándola bajo el nuevo puerto y las que se recogerían en los espacios ocupados por la nueva instalación náutico-deportiva y los aparcamiento, sin tener en cuenta las avenidas del resto de ramblas que atravesando el pueblo llegan a la bahía paralelas al paseo de Colon y a la calle Príncipe de Asturias. Entendemos por tanto, que debe darse una solución conjunta a todas las ramblas que desembocan en la bahía, el CEDEX, proponía una red perimetral de pozos que recogían estas aguas y las desplazaban a los laterales de la bahía, caso de no tenerse en cuenta esta solución, proponemos nuevamente que se construya un canal perimetral que a la vez que soluciona el problema de las aguas de escorrentía, se utilizará para la recuperación simbólica de la línea de costa de 1957, definiendo el límite del puerto y el de el parque que se construya en la zona sellada, dando forma al drenaje principal que recoge las ramblas naturales y envíe las aguas a poniente hacia el encauzamiento previsto en la rambla del infierno y levante hacia el final de playa de la Farola.

16ª.- De igual forma encauzar la rambla que vierte a poniente de la pescadería sobre el futuro puerto pesquero y que sería la única que quedaría fuera del canal perimetral antes planteado.

17ª.- A lo largo de todo el documento sometido a información pública, con frecuencia se habla de lucha contra el cambio climático y de disminuir la generación de gases de efecto invernadero (GEI), pero no se establece ningún sistema de generación de energía a través de fuentes renovables. En el Proyecto que finalmente sea aprobado deberán contemplarse unos sistemas de generación de energía eléctrica a través de fuentes renovables; por ejemplo, un sistema de captación fotovoltaica, en forma de pérgolas de protección solar en las zonas de aparcamientos públicos y en las cubiertas de los edificios portuarios, con la finalidad de cubrir las necesidades del proyecto y de reducir costes con los beneficios de exportar la energía producida, además de sistemas de aerogeneradores que en determinados puntos de las instalaciones portuarias permitan el aprovechamiento de vientos y brisas. Con la instalación de estos sistemas de generación de energía eléctrica, además de mejorar la rentabilidad financiera debido a las subvenciones, se demostrará la atención a la sostenibilidad ambiental del Puerto Deportivo de Portmán.

18ª.- Se observa falta de acometida de los puntos de telecomunicaciones para la dársena de usos pesqueros en el viejo muelle tradicional.

19ª.- No se cita en la documentación a información pública la posibilidad de que en la entrada al puerto se pueda dar refugio en caso de necesidad a barcos ajenos a estas instalaciones. En el Proyecto que finalmente sea aprobado deberán contemplarse sistemas de amarre en la parte interior del dique de abrigo para que, de ser necesario, se pueda amarrar en él alguna embarcación de mayor tamaño que aquellas para las que se diseñó el puerto deportivo – 20 m. de eslora- y puedan quedar al abrigo de algún fuerte temporal.

20ª.- De igual modo, creemos que es insuficiente el tratamiento que se da a la restauración ambiental de la corta una vez sellada tras el depósito de los estériles. Para la revegetación del sellado de la corta, no se cuantifica la necesidad de plantas y debería incluirse más variedad de especies de flora autóctona, para evitar los posibles peligros que conllevarían las posibles plagas que les afecten posteriormente.

21ª.- En el documento elaborado por IDEO Planificación S.L. “Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental Estudio de Impacto Ambiental PUERTO DEPORTIVO BAHÍA DE PORTMÁN”, encontramos importantes déficit y lagunas u omisiones y olvidos, impropios de un Proyecto tan importante como el que está sometido a información pública y que aquí estamos analizando. Las siguientes citas y comentarios se refieren al documento de 252 páginas incluido en el CD y no al documento de 59 páginas “ Documento Inicial del Proyecto PROYECTO BÁSICO DE PUERTO DEPORTIVO BAHÍA DE PORTMÁN” facilitado inicialmente en la Dirección General de Transportes y Puertos de la CARM.

Se recogen una serie de listados normativa a aplicar, de biocenosis presentes en la zona, de impactos a considerar, etc. que recuerdan un ejercicio de “corta y pega” de textos extraídos de diferentes manuales y estudios previos.

Por ejemplo, en la pág 7 dice “El seguimiento y declaración de impacto ambiental corresponderá a la Consejería de Desarrollo Sostenible y Ordenación del Territorio de la Región de Murcia”. En un documento firmado (pág 251) en mayo de 2009, cuando esa Consejería no existe.

Cita varias veces en el texto (pág 12) al referirse a la legislación autonómica a considerar: “BOM” suponemos que queriéndose referir al BORM.

Sorprende que al referirse a la legislación a aplicar en materia de *Figuras de protección y espacios protegidos*, de ámbito autonómico, (pág 12) no cite la ley 4/1992 de Ordenación y Protección del Territorio de la Región de Murcia por la que se establece, por ejemplo, el Parque Regional de Calblanque, Monte de Las Cenizas y Peña del Águila, al que sí se refiere en el texto.

En el punto 1.5 *Reseña histórica de la bahía de Portmán* recoge (pág 22) que 1957 el lavadero Roberto “*tenía capacidad para tratar hasta 10.000 Tm diarias de pirita*”. Ni se obtenía pirita en el lavadero Roberto en esa primer época ni su capacidad de tratamiento era de 10.000 Tm diarias.

En la pág 24 se recoge “a partir de 1994 comenzó un periodo en el que se firmaron una serie de convenios entre instituciones públicas para la realización de estudios sobre la biosfera marina en las proximidades de la bahía, los sedimentos mineros (...)”, olvidándose de importantes estudios previos; por ejemplo el realizado por el Instituto Español de Oceanografía, a raíz del convenio suscrito con el Gobierno de la CARM en 1982

En la pág 32 se dice: “Asimismo, se dispondrá en el puerto de una red de recogida de aguas pluviales que permita un correcto desagüe de las mismas sin que éstas se filtren en los estériles que permanecen en la bahía”. No se entiende a qué estériles se refiere y, sobre todo, resulta incomprensible que un Estudio de Impacto Ambiental no contemple la recogida de las aguas de escorrentía de las lluvias que atravesando el núcleo urbano de Portmán llegaran a la bahía sin ser recogidas por el cauce de la Rambla del Infierno ni por alguna solución de recogida primetral.

A nuestro entender, si el análisis que se hace de la construcción y fase de operación del Puerto Deportivo es flojo, resulta claramente insuficiente el Estudio de Impacto Ambiental que hace en cuanto al Acondicionamiento de la corta minera que recibirá los materiales extraídos de la bahía de Portmán para la construcción del Puerto Deportivo.

Sorprende que en el Estudio de Impacto Ambiental y el Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental realizados por IDEO no se contemplan soluciones alternativas para el vertido de estériles en tierra. Sí se realizan en el documento A05.ESTUDIO ALTERNATIVAS estudios y análisis detallados de tres alternativas para el diseño del puerto; también se analizan dos alternativas al transporte hasta la corta Gloria Este de los materiales extraídos de la bahía de Portmán y en otros documentos se analizan 2 alternativas de punto de vertido mediante cinta transportadora en la corta Gloria Este. Pero en ningún momento se analizan otras posibles soluciones al vertido en tierra ni localizaciones alternativas a la corta Gloria Este. Tampoco se dan razones que justifiquen esta ausencia de alternativas. Simplemente se da por supuesto que el vertido deberá ir a la corta Gloria Este, parece que debido a que es la más próxima a la corta San José, elegida para acoger los materiales a extraer de la bahía de Portmán para el proyecto de regeneración de playa a realizar por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.

Se incluye en la página 62 una fotografía con el pie “Aspecto actual de la geomorfología y paisaje de la Corta Gloria” sin que aparezca en el texto ninguna referencia a ella ni se explique la relación de esta corta con la Gloria Este en la que se decide depositar los materiales extraídos de la bahía de Portmán para la construcción del puerto deportivo.

En general se limita a señalar cosas que habrán de hacerse, pero simplemente citándolas o, a lo sumo, enumerando una serie de condiciones generales que deberán cumplir. Por ejemplo, sorprende que al hablar de la Red de drenaje a establecer en el acondicionamiento de la corta minera, se despache en 14 líneas (pág 35), diciendo *“Como medida de prevención, se construirá una red de lixiviados en el fondo de la corta, consistente en extender una capa drenante sobre la capa de impermeabilización del fondo de la corta. Ésta canalizará los lixiviados que puedan formarse hacia una balsa de lixiviados. La balsa de lixiviados se ha dimensionado para recepcionar la totalidad de la precipitación que caiga en la mayor superficie de explotación. Se impermeabilizará con geomembrana sintética de 1,5 mm de espesor, fabricada en polietileno de alta densidad tratada con negro de humo, protegida con geotextil de gramaje mínimo 200 g/cm² a ambos lados. Sobre ella se colocará una capa de calizas que servirá para precipitar los metales pesados que puedan existir en los lixiviados”*. Cómo se entiende que la red de drenaje de lixiviados se forma *“extendiendo una capa drenante sobre la capa impermeabilización”*. ¿Dónde está la red de drenaje?. ¿Cómo se dimensiona, dónde se localiza, cómo se construye, etc. la balsa de lixiviados? ¿Qué tratamiento se dará a esos lixiviados? ¿Dónde se colocará la *capa de calizas que servirá para precipitar los metales pesados que puedan existir en los lixiviados?*... Demasiadas preguntas sin contestar para un tema tan importante.

Cómo se debe entender lo recogido En el Estudio de Impacto Ambiental, elaborado por *ideo*, (pág 192) indica: *“Se desarrollará un sistema de tratamiento y gestión de las aguas residuales procedentes de las instalaciones y edificaciones del puerto que evite su vertido incontrolado a la bahía”* ¿Se está refiriendo a la conexión al sistema general de depuración del núcleo urbano de Portmán? ¿Por qué no especifica qué hacer con esas aguas residuales?, es ahora cuando hay que proponer y desarrollar el sistema de tratamiento.

En cuanto al Programa de Vigilancia Ambiental, se limitan a enumerar los objetivos que debería contener, pero no establece niveles ni desarrolla los controles de calidad que indica se deberían realizar.

Creemos, que hay muy importantes carencias en el Estudio de Impacto Ambiental sometido a información pública, donde se hacen demasiadas referencias genéricas a las posibles medidas para reducir, eliminar o compensar los efectos negativos ambientales mas significativos, pero se concretan o especifican muy pocas, hay por tanto una falta de definición en todas esas medidas que mientras no se concreten no podrán ser consideradas ni tenidas en cuenta como soluciones.

Por todo lo expuesto, en nombre de la Fundación Sierra Minera a la que represento,

SOLICITO:

- 1º. Que tenga por presentadas en fecha y forma estas alegaciones, y sean consideradas como mejor proceda para la elaboración del proyecto definitivo del Puerto Deportivo en la Bahía de Portmán.
- 2º. Que se mantenga informada a la Fundación a la que represento como interlocutor social en las siguientes fases del procedimiento, a fin de poder hacer en su caso, aportaciones y sugerencias al mismo, o aclaraciones sobre las alegaciones presentadas.

Fdo. GINES GUERRERO ACOSTA
Presidente Fundación Sierra Minera