

## **LAS ORGANIZACIONES VECINALES Y ECOLOGISTAS PIDEN A TODAS LAS ADMINISTRACIONES LA CONTINUIDAD DEL PROYECTO DE REGENERACIÓN AMBIENTAL DE LA BAHÍA DE PORTMÁN**

Tras la reunión de la Comisión de Seguimiento del Convenio para la regeneración ambiental de la Bahía de Portmán, celebrada el 8 de julio, y la reciente sentencia del Tribunal Supremo que confirma la sentencia de la Audiencia Nacional del pasado año, que obliga a retrotraer el procedimiento al punto de partida de la adjudicación de las obras en la mesa de contratación, las organizaciones vecinales, sociales y ecologistas abajo firmantes hemos celebrado diversas reuniones para estudiar y valorar las alternativas que plantearon en la citada Comisión de Seguimiento ante la encrucijada que se encuentra el proyecto de adecuación ambiental de la Bahía, cuyas obras llevan año y medio paralizadas, y acordamos dirigirnos al Secretario de Estado de Medio Ambiente y a la Directora G. de Sostenibilidad de la Costa y el Mar, así como al presidente de la CARM y alcalde del Ayuntamiento de La Unión, con las siguientes reflexiones:

1. Dado que en cualquiera de las alternativas es preciso elaborar un nuevo proyecto y proceder a una nueva licitación, coincidimos con la voluntad expresada desde su ministerio de que el proyecto tenga todas las garantías para el medio ambiente y para la salud de la población, y que supere todas las deficiencias y problemas detectados en la ejecución del proyecto actual, al tiempo que permita recuperar la bahía de Portmán del desastre ambiental sufrido durante décadas.

2. Es importante que el nuevo proyecto esté basado en el consenso entre todas las administraciones implicadas y el conjunto de organizaciones vecinales y ciudadanas, y contar con el respaldo de los expertos del CEDEX e internacionales. No podemos olvidar que el proyecto en ejecución se fraguó en un largo proceso desde la firma del convenio en el año 2006 entre las tres administraciones, y que fue aprobado con un amplio consenso en 2011, con la DIA favorable, comprometida su financiación plurianual, y licitado antes de las elecciones de finales de ese año, además de iniciadas las obras de adecuación de la corta San José. No puede volver a repetirse lo ocurrido tras el cambio de gobierno en 2011, cuando el Ministerio anuló la licitación y suspendió las obras iniciadas, que ya podrían estar plenamente terminadas y la Bahía recuperada. No entendemos que se haga un uso partidista e irresponsable de este proyecto de regeneración de la Bahía de Portmán, que tiene que seguir basado en el acuerdo y la colaboración entre las 3 administraciones y los actores sociales.

3. El proyecto requiere un mayor esfuerzo presupuestario y un incremento sustancial de su importe en los presupuestos generales del Estado. Es difícilmente comprensible que un proyecto que en 2011 se licitó por 79 millones de € se contrate finalmente, 5 años después, por 32 millones de €, teniendo en cuenta además las obligadas mejoras ambientales.

4. Entre las alternativas expuestas en la Comisión de Seguimiento, la alternativa 2 “extracción de la totalidad de los residuos mineros vertidos en la bahía de Portmán”, carece de sentido que se plantee:

a. En primer lugar, hay que recordar que no es posible extraer la totalidad de los residuos mineros vertidos en la bahía de Portmán, porque se extienden por los fondos marinos mucho más allá de la propia bahía

b. Si el dragado previsto en el proyecto actual tiene problemas técnicos y ambientales considerables en el dragado y en el proceso de secado y depósito en una corta minera, multiplicar por 18 el volumen de residuos mineros a retirar lo hace absolutamente **inviable, sobre todo a nivel ambiental**. Por ello, en la nueva licitación del proyecto que se realice no se debe incluir la posibilidad de ampliar sustancialmente el dragado para explotar los minerales de los estériles de la bahía, como ocurrió en la licitación de 2015 del proyecto actual, lo que además se demostró inviable a nivel económico.

5. La alternativa 3 no es una “actualización de la recuperación y adecuación ambiental de la bahía de Portmán”, como plantearon en la Comisión, sino una vuelta atrás en el tiempo para recuperar la opción del sellado que ya propuso el Ministerio en 2005 y que fue rechazada tajantemente por los vecinos y colectivos de Portmán con una pancarta humana de “No al sellado”, el 5 de junio de ese año. Aunque esa opción pueda tener menor complejidad técnica y menores costes económicos y riesgos ambientales, al igual que entonces creemos que no puede ser la opción elegida. En primer lugar, porque supone renunciar a recuperar, aunque sea parcialmente, la **bahía** de Portmán, y por tanto, renunciar también a saldar la deuda histórica generada durante décadas en este pueblo y en el litoral de la Región de Murcia, por uno de los mayores desastres ambientales del Mediterráneo. Y en segundo lugar, porque supone enterrar todo el trabajo y las inversiones realizadas desde el Convenio firmado entre las tres administraciones en el año 2006, basado precisamente en la alternativa 4 que fue propuesta por los colectivos ciudadanos (BOE 93, 18/04/2007. Estipulación segunda).

6. Por tanto, reclamamos centrar todos los esfuerzos, sin más dilación, en la **alternativa 1 basada en el proyecto inicial de 2011**, que cuenta con la DIA aprobada, para poder **continuar las obras a la mayor brevedad posible, subsanando todos los problemas detectados en la ejecución de las obras**. Para ello, en la redacción de las modificaciones necesarias del proyecto se deben estudiar y elegir las soluciones técnicas que minimicen el impacto ambiental y garanticen la salud de la población. En este sentido hacemos las siguientes sugerencias:

a. En primer lugar es necesario buscar las soluciones técnicas más adecuadas para poder realizar el dragado evitando los problemas de turbidez y la transferencia de contaminantes al mar. Para ello, se debe estudiar cómo programar los trabajos de dragado de forma que sean lo más seguros posibles, buscando las soluciones que puedan ser más seguras, como el tablestacado u otras.

b. Reconsiderar la superficie y profundidad del dragado con el doble objetivo de incluir la ampliación hasta el antiguo puerto y asegurar la estabilidad de la futura playa y del puerto, sin que tenga que implicar un incremento del volumen de residuos mineros a dragar. Para ello, en función de los estudios de dinámica de litoral, se debería reconsiderar el dibujo de la

línea de costa desde el Lastre hasta la Galera, e incorporar los elementos de contención y de defensa del puerto y la playa que sean necesarios, para evitar que, una vez terminadas las obras, la fuerza del mar y los temporales cieguen la entrada al puerto, destruyan la nueva playa moviendo de una zona a otra los materiales, o reintroduzcan de nuevo en la bahía estériles de los fondos marinos exteriores.

c. Garantizar la impermeabilización y la estabilidad final, y duradera en el futuro, de la corta donde se trasladen los estériles, de modo que no suponga ningún riesgo para el medio ambiente ni para la seguridad de la población. Para ello se deben extremar las medidas de seguridad tal como se estaba haciendo con las modificaciones propuestas en la corta de San José. Pero también se podría valorar la opción de llevarlos a otra corta como la corta Tomasa, por varias razones:

- i. Es una corta cerrada y no abierta como el caso de San José. Por tanto no tiene riesgo de ruptura o deslizamiento, lo que reduce también los costes del sellado.
- ii. Es la corta con menor interés geológico y patrimonial, que ya se estuvo utilizando para el vertido de los estériles del Lavadero Roberto II, y cuenta con estudios de estabilidad para su utilización para el depósito de residuos mineros, aunque no fue adecuadamente impermeabilizada.
- iii. Es una corta de gran capacidad, que podría utilizarse también como depósito de seguridad para otros residuos mineros de la cuenca visual de la bahía de Portmán y de la Sierra Minera, dentro de los planes que se desarrollen de restauración ambiental de la Sierra Minera.

d. Para el funcionamiento de toda la maquinaria necesaria para el secado y transporte de material, en la Comisión de Seguimiento comunicaron que “se requiere la construcción expreso de una nueva línea eléctrica procedente de la zona de Escombreras o la instalación de una nueva planta de generación de electricidad mediante gas natural licuado”, lo que requeriría una evaluación de impacto ambiental específica, al no estar incluido esto en la DIA vigente. Sin embargo, se debería estudiar la posibilidad de reutilizar las antiguas líneas de alta tensión que suministraban electricidad al lavadero Roberto en Portmán.

e. El nuevo proyecto de adecuación ambiental de la bahía debe incorporar la **recuperación del puerto de Portmán**, aún cuando el proyecto final del puerto sea competencia y deba ser desarrollado por la CARM. Para ello, el modelo del puerto debe ser consensuado entre todas las partes y creemos que debe basarse en los siguientes criterios:

- i. Debe permitir la recuperación del antiguo puerto de Portmán, haciendo que el agua llegue hasta el mismo y recuperando el espejo de agua en el área este de la bahía, sin añadir una marina interior, (como se recoge en el boceto incluido en la alternativa 3.2), de modo que la ampliación de la superficie de dragado en relación al proyecto actual sea pequeña, y que no se sobredimensione la superficie total

del puerto, y que éste sea un puerto sostenible y proporcionado a las necesidades reales y al desarrollo de Portmán y su entorno natural, con sendos espacios protegidos al Este y Oeste de la bahía.

- ii. Debe ser un puerto mixto pesquero y deportivo, que sirva también como puerto refugio para barcos en tránsito. Debe combinar usos de pesca profesional y servicios auxiliares a las granjas de acuicultura, uso deportivo, promoviendo especialmente las actividades deportivas públicas (escuelas de deportes náuticos, etc), espacio para barcos en tránsito y barcos de vigilancia y salvamento marítimo, y referencia para embarcaciones que promuevan la conservación del medio ambiente.
- iii. La recuperación de la línea de costa del entorno del antiguo puerto debe respetar la playa interior del Cabezo de La Galera libre de edificaciones, permitiendo un uso público ordenado, localizando algunas de las infraestructuras y equipamientos portuarios en las edificaciones situadas junto al antiguo puerto, como la pescadería y el actual Club Náutico, sin necesidad de ocupar el espacio de dominio público para actividades comerciales, que deben localizarse en el entorno urbano de Portmán. En este sentido, la recuperación del puerto debería servir para promover en paralelo la rehabilitación urbana de las edificaciones del entorno del puerto, de forma que esa zona se revitalice.
- iv. El espacio litoral ocupado actualmente por el embarcadero próximo a la playa del Lastre debería recuperar su playa interior, pudiendo constituir un punto de apoyo para actividades náuticas educativas asociadas a la recuperación del antiguo puerto.

f. El proyecto debe incorporar también el diseño de la **zona verde pública** que corresponde a toda el área de dominio público marítimo – terrestre en el trasdós de la playa, que no se draga **y en la que** se deben confinar e inertizar adecuadamente los estériles. Esta zona debe tratarse como un espacio natural, prolongación del área del Monte de las Cenizas del Parque Regional de Calblanque. En esa área hay que incorporar la recuperación de hitos patrimoniales de gran valor histórico como el antiguo muelle del carbón y la adecuación del antiguo recorrido de las tuberías del lavadero Roberto como senda peatonal. Igualmente debe incluir las sendas peatonales y ciclistas para el uso público del espacio y el acceso a las playas. Y aprovechar las instalaciones del laboratorio creado a raíz del Proyecto Piloto, de modo que Portmán se pueda convertir en el futuro en un referente en investigación y tratamiento de la contaminación marina y terrestre ligada a la minería, tal como proponíamos en el documento “Por la recuperación ambiental y el desarrollo sostenible de la Bahía de Portmán”, que enviamos a las tres administraciones en noviembre de 2011.

7. De forma complementaria a este proyecto de regeneración ambiental de la bahía de Portmán, es preciso implementar las medidas necesarias de **restauración ambiental del entorno de la bahía de Portmán y de la Sierra Minera**, para evitar que la contaminación por metales pesados siga llegando a la bahía de Portmán a través de las ramblas y de las aguas de escorrentía. Para ello solicitamos

a la administración regional que se active la **Actuación de Interés Regional** que prevén las vigentes Directrices y Plan de Ordenación del Litoral de la Región de Murcia, y que se defina un plan de actuación en la cuenca visual de Portmán que incluya las balsas de concentrado de pirita, y las aguas rojizas que salen del túnel José Maestre, en el marco del PRASAM. Igualmente, que se estudien y realicen desde la CHS las actuaciones necesarias en las ramblas, que circundan el núcleo urbano de Portmán.

8. También de forma complementaria a este proyecto, proponemos la rehabilitación de las instalaciones de la batería de La Chapa, que son propiedad del Ministerio de Transición Ecológica, vinculándolas al proyecto de regeneración de la bahía, tal como hicimos en el documento citado de 2011.

9. Mientras las obras continúen paralizadas es necesario extremar y mantener las medidas de seguridad, de control de los niveles de contaminación de las aguas de la laguna interior y del mar, y que se asuma la limpieza, mantenimiento y mejora de accesos a la playa de San Bruno, así como el pequeño paseo existente entre el laboratorio y la parte trasera del Lavadero Roberto.

10. Urgimos a que se celebre una nueva Comisión de Seguimiento y que se elabore con la mayor celeridad el nuevo proyecto técnico con todas las modificaciones y mejoras necesarias, de modo que se proceda lo antes posible a una nueva licitación y a la reanudación de las obras.

Quedamos a la espera de sus noticias.

En Portmán, a 3 de septiembre de 2020

#### ORGANIZACIONES FIRMANTES DE PORTMÁN

- ASOCIACIÓN DE VECINOS LIGA DE VECINOS DE PORTMÁN
- ASOCIACIÓN DE VECINOS BAHÍA DE PORTMÁN
- CLUB NAÚTICO DE PORTMÁN
- ASOCIACIÓN NAÚTICA DEPORTIVA LA FAROLA
- ASOCIACIÓN CULTURAL PORTMÁN TEATRO
- ASOCIACIÓN DEPORTIVA PORTMÁN ATHLETIC
- HOGAR TERCERA EDAD PORTMÁN
- ASOCIACIÓN AMAS DE CASA PORTMÁN
- AMPA SANTIAGO APÓSTOL DE PORTMÁN
- ASOCIACIÓN MUSICAL CULTURAL Nª Sª VIRGEN DOLOROSA DE PORTMÁN
- COFRADÍA Nª Sª VIRGEN DOLOROSA DE PORTMÁN
- COFRADÍA CRISTO DEL SILENCIO Y SANTO

#### ORGANIZACIONES FIRMANTES DE LA UNIÓN, DE LA COMARCA Y DE LA REGIÓN

- ASOCIACIÓN DE VECINOS DE LA UNIÓN
- ASOCIACIÓN DE VECINOS DE ROCHE
- ASOCIACIÓN DE VECINOS DE EL GORGUEL
- FEDERACIÓN DE ASOCIACIONES DE VECINOS DE CARTAGENA Y COMARCA
- FUNDACIÓN SIERRA MINERA
- ASOCIACION DE NATURALISTAS DEL SURESTE
- ECOLOGISTAS EN ACCIÓN DE LA REGIÓN MURCIANA