

A Autoridad Portuaria de Xixón/ Gijón

Carlos Lastra López, con DNI....., en calidad de presidente de la Asociación Asturiana de Amigos de la Naturaleza, con domicilio a efectos de notificación en Uría, 16 de Uviéu/ Oviedo (33003), comparece y presenta las siguientes alegaciones al proyecto de ampliación del puerto de «El Musel», sometido a proceso de información pública:

### **1. Dificultades para la consulta en información pública.**

El que un proyecto de estas dimensiones y esta trascendencia para la ciudad de Xixón y «para Asturias entera» sólo se pueda consultar en las oficinas del puerto de El Musel, en días hábiles y horario de mañana, a estas alturas de los procesos de evaluación de impacto ambiental y en la Europa del siglo XXI, es una auténtica vergüenza para la Administración y una burla de los ciudadanos que suelen tener más que hacer que pasearse y visitar las oficinas en horas de trabajo. Cuando la Administración quiere, anuncia y facilita mucho más las cosas, pone los proyectos a disposición en más sitios cuando menos los resúmenes preceptivos de los estudios de impacto ambiental y (en definitiva) cumple con el espíritu de este tipo de estudios: hacerlos entender lo mejor posible al ciudadano y convencerle de la necesidad del proyecto y de que se busca la mínima incidencia ambiental del mismo.

Como en este caso una cosa y otra resultan imposibles, el ciudadano sólo percibe una campaña de intoxicación desplegada por los políticos sobre la «necesidad» de una obra faraónica, de repercusiones ambientales gravísimas y de casi nulo beneficio socioeconómico para la ciudad, su entorno y Asturias entera.

### **2. No se justifica el interés general.**

Se espera conseguir un aumento de 4,3 a 5,3 millones de toneladas/año (en el mejor de los casos y hasta el 2020) de minerales y carbones siderúrgicos, y tan solo de un 1 por ciento de mercancía general en dicho período (sobre las 600.000 toneladas actuales). Ningún efecto, por tanto (o mínimo) en la economía general de la zona: ninguna posibilidad de competencia con otros puertos españoles o portugueses, todos con sus «tráficos cautivos», por lo que resulta falso el argumento de «pérdida de tráfico» que se vende interesada y obsesivamente en la prensa asturiana si no hay ampliación.

Sólo se prevé un gran incremento en el aporte y almacenamiento de «carbón termoeléctrico para la industria energética», monocultivo al que se nos pretende condenar a los asturianos, dedicando ingentes recursos y provocando graves daños ambientales para un «uso particular» y en absoluto un «interés general», interés este último que resulta evidente en la defensa de un paisaje, una fachada costera y una playa (San Lorenzo) que es todo un símbolo de Xixón y de Asturias y que representa una fuente de recursos y de economía en cascada de gran tradición, absoluta actualidad y futuro asegurado (si las condiciones ambientales no se modifican tan terriblemente como se pretende con este proyecto).

### **3. Datos insuficientemente actualizados.**

Cuando se redactó el anteproyecto, la terminal Ebhisa poseía dos pórticos descargadores de 50 toneladas, con una capacidad de 2.400 toneladas/hora, trabajando a tres turnos los siete días de la semana, lo que supone 70.000 toneladas diarias de capacidad de descarga, contando además con un sistema de cintas transportadoras de 25 kilómetros de longitud. En la actualidad, Ebhisa ya posee otro pórtico más, el tercero, de iguales características que los otros dos, lo que ha supuesto «un aumento del 50 por ciento en la anterior capacidad de descarga», que pasa a ser, por tanto, de 105.000 toneladas/día, y además cuenta con una nueva cinta transportadora. A ello se suma una grúa móvil Liebherr-400, con una capacidad de descarga de 18.000 toneladas diarias, que ya opera desde el año pasado. Por tanto, «sobre capacidad de descarga» y si hiciese falta una nueva ampliación del dique de la actual terminal y la instalación de un cuarto pórtico y una quinta cinta (para la que hay espacio, como reconoce el propio anteproyecto), ello sería factible a un coste económico, ambiental y social infinitamente menor que el «superpuerto» y, por tanto, sería perfectamente asumible y nadie protestaría.

### **4. Daños.**

Los quince años de obras que se anuncian representan una auténtica tragedia para el futuro turístico y ciudadano de Xixón y su playa. Años de contaminación de aguas (de las que los repetidos episodios del «Castillo de Salas» son un excelente anuncio). Durante dichos años, la calidad de las aguas (de baño y de pesca) se deteriorará enormemente por el vertido de 60 millones de metros cúbicos de material de relleno (de ellos un 20 por ciento de finos).

Se reconoce que la pesca de bajura verá destruidos 42 caladeros por efecto de las obras y el posterior espacio de maniobra de los grandes barcos. Los caladeros se destruirán durante el gigantesco aporte de escombros y materiales de relleno, que enterrarán la vegetación submarina, con lo que el efecto será aún mayor, pues esa vegetación sirve de refugio y son zonas de puesta para pescados y mariscos de toda la zona. Si bien Xixón no es el puerto pesquero que fue, aún mantiene parte de su tradición e importancia, lo cual representa un recurso importante no sólo directo, pesquero, sino turístico más amplio: hostelero, etcétera.

El impacto visual resulta evidente y ya han sido repetidamente publicadas imágenes de las perspectivas que desde «el muro» y la playa quedará tras la obra. Una playa que es un símbolo de la mayor ciudad asturiana (265.000 habitantes) y una de las mayores del Cantábrico: un lujo y un patrimonio que se dilapidan sin el menor respeto a las futuras generaciones.

Los efectos sobre las corrientes y la dinámica de la arena, aunque ciertamente impredecibles en detalle, no pueden ser jamás positivas: aunque ni siquiera se analizan en el proyecto, la previsión es de pérdida de arena en San Lorenzo como consecuencia de la «sombra» proyectada por la ampliación de los diques (obsérvese que la «sombra» del cabo Torres impidió tradicionalmente la acumulación de arena al oeste de Santa Catalina, y las actuales playas (Poniente, etcétera, son artificiales). La extracción y traslado de arena

para corregir posibles consecuencias de este tipo sólo plantean el problema en otros puntos, puesto que las corrientes se encargarán de restituirla a su asentamiento natural.

Tampoco se contemplan en absoluto otros efectos de este confinamiento de las aguas en la bahía de Xixón: disminución/ desaparición del oleaje, dificultades en la limpieza de las aguas interiores y efectos de estancamiento de contaminantes, riesgo de accidentes de grandes buques con dicho agravante en la dificultad de drenaje, etcétera, etcétera.

Habría que contar con otros efectos ambientales nunca contemplados en estos proyectos de ingeniería: canteras de extracción de materiales, transporte de los mismos (ruidos, polvo, etcétera). Dado que la principal finalidad de la ampliación es el importar carbón término (e independientemente que esas «cuentas de la lechera» las pueda cortar en su momento la Unión Europea restringiendo una forma tan contaminante de producción energética), tal aumento de la producción energética tiene también otros efectos colaterales: contaminación atmosférica y paisajística (tendidos de alta y altísima tensión, etcétera) que siguen cerniéndose sobre Asturias.

Efectos colaterales y efectos directos (pérdida de un paisaje ciudadano único e irrenunciable que nadie tiene derecho a destruir e hipotecar, porque representa no sólo una historia y una identidad sino que además es un elemento trascendental en la economía y el futuro de Xixón y de Asturias) que «rechazamos frontalmente y exigimos que sean evitados» con otras alternativas menos agresivas y faraónicas.

Carlos Lastra López, presidente de ANA