

ALEGACIONES PRESENTADAS POR GREENPEACE AL PROYECTO DE AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE GIJÓN

DON JUAN ANTONIO LOPEZ DE URALDE GARMENDIA, español, mayor de edad, con D.N.I. número xxxxxxxx, en calidad de Director Ejecutivo de la Asociación Greenpeace España, inscrita con el número nacional 54.070 el 30 de abril de 1984 y con domicilio, a efecto de notificaciones en C/ San Bernardo, 107 - 28015 Madrid

EXPONE

Que una vez examinada la documentación del “Anteproyecto de ampliación del Puerto de Gijón y su estudio de impacto ambiental”, sometida a información pública mediante anuncio en el BOE núm. 79 de 2002 y el Boletín Oficial del Principado de Asturias (BOPA) núm. 82 10 de abril de 2002, viene a presentar las siguientes

ALEGACIONES

PRIMERO.- SOBRE EL PROCESO DE CONSULTA.

Que el proceso de consulta del proyecto en la fase de información pública ha estado plagado de dificultades por parte de la Autoridad Portuaria de Gijón para acceder al estudio del mismo. Finalmente, se ha podido acceder a una parte de la documentación a través de la página web de la propia Autoridad Portuaria.

Greenpeace considera que en un proyecto de tal magnitud, el acceso a la información debe ser facilitado en todo momento por parte de los promotores del proyecto y expresa su disconformidad con el procedimiento seguido por la Autoridad Portuaria de Gijón en este aspecto.

SEGUNDO.- SOBRE LA JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO.

Tanto la normativa estatal como la europea de impacto ambiental exigen que el Estudio de Impacto Ambiental analice desde el punto de vista medioambiental si es necesaria la infraestructura.

En el Anteproyecto para la Ampliación del Puerto de Gijón puede leerse que “el Puerto de Gijón se ha quedado obsoleto” y que “tanto la actividad actual como la competitividad futura del Puerto de Gijón, precisa una importante inversión en infraestructuras que le permita dar un servicio adecuado a un mercado como el marítimo con exigencias cada vez más intensas y renovadas”.

Estas afirmaciones están, cuando menos, exentas de objetividad. Por un lado, el concepto de “obsoleto”, a nuestro juicio, no puede aplicarse a un puerto como el de Gijón. Por otra parte, al referirse a “dar un servicio adecuado”, es difícil determinar a qué parámetros objetivables se hace referencia exactamente. Por estos motivos, Greenpeace cree que este tipo de afirmaciones subjetivas deberían evitarse a la hora de justificar un proyecto de tal magnitud.

Desde el punto de vista de esta organización, sería mucho más adecuado y correcto, y esperable por parte de un organismo estatal, remitirse a los datos existentes que permitan determinar la necesidad real del proyecto.

Pues bien, cuando se examinan las cifras, las conclusiones extraídas son otras bien distintas a las de los promotores del proyecto: se espera un aumento de 4.3 a 5.3 millones de toneladas/año en el supuesto más optimista y a un horizonte de casi 20 años en minerales y carbones siderúrgicos. A lo que hay que añadir que únicamente se espera un incremento del 1% de mercancía general en el periodo citado.

Si a estos datos unimos las declaraciones del Presidente del Ente Público Puertos del Estado, persona a la que presuponemos un extenso y acertado conocimiento del mundo portuario, que recientemente estimó que el enfriamiento de la economía mundial había provocado que el tráfico de mercancías en los puertos españoles de interés general dejara de crecer 2.3 puntos porcentuales menos de lo esperado (aunque paradójicamente, las inversiones en los puertos sigan aumentando cada año), comprobamos que, a la luz de la documentación estudiada, la realidad socioeconómica actual no justifica este proyecto.

Igualmente se desprende de esta documentación que la situación actual es de no necesidad, que hay previsiones, infundadas, de crecimiento futuro, pero que hoy no existe necesidad de este tráfico que quede desatendida.

En este caso, parece más, que el proyecto tiene como objeto el beneficio de unos pocos intereses particulares. Concretamente, nos referimos a la empresa Hidrocantábrico y su central térmica de Aboño. Es muy preocupante constatar que esta empresa no apuesta por las energías renovables (autóctonas) y sí por los combustibles fósiles (por ende, de importación).

La ampliación del Puerto de Gijón servirá para dar servicio a centrales térmicas, no sabemos bien de qué tipo, si de carbón o de gas. En cualquiera de los dos casos, se tratará de una energía importada - yendo en contra de la propia industria energética asturiana - y extremadamente contaminante, atentando contra del medio ambiente.

Greenpeace cree que si se hiciera un planteamiento serio de futuro para Asturias y los asturianos, donde se apostara claramente por las energías renovables producidas con recursos autóctonos, no nos tendríamos que enfrentar a esta situación.

Resulta alarmante comprobar como la Autoridad Portuaria de Gijón le hace el juego a las energías sucias y obsoletas y plantea una ampliación del puerto, con efectos irreversibles sobre el litoral asturiano, que no beneficia más que a unas cuantas empresas privadas, en lugar de apostar por el futuro y el medio ambiente de Asturias.

Por tanto, Greenpeace concluye que la promotora Autoridad Portuaria de Gijón, y en consecuencia el Estado Español, no justifica en ningún caso el interés de la obra en estudio.

Así, se incumple el deber del promotor Autoridad Portuaria de Gijón de justificar las razones que llevan a la realización del proyecto, según queda recogido en el Artículo 2, apartado 1.b) de la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de modificación del Real Decreto legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental.

TERCERO.- SOBRE LA FALTA DE ACTUALIZACIÓN DE DATOS EN LA JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO.

En el momento de redacción del Anteproyecto para la Ampliación del Puerto de Gijón, la terminal Ebhisa no disponía de las mismas infraestructuras que en la actualidad. La construcción de un tercer pódico ha supuesto un aumento del 50% de la anterior capacidad de carga y además cuenta con una nueva cinta transportadora y una nueva grúa.

Greenpeace considera que con la actual ampliación actualmente en ejecución, se cumplen desahogadamente las expectativas de tráfico actuales y futuros previstos.

Por tanto, Greenpeace quiere hacer constar que dichas mejoras hacen que el Anteproyecto carezca de validez, ya que no se hace un análisis real a la luz de las variaciones efectuadas en el Puerto y que por tanto, la Evaluación de Impacto Ambiental no se ajusta al proyecto y es absolutamente inválida.

Así, se incumple el deber del promotor Autoridad Portuaria de Gijón de reflejar una descripción detallada y exacta del proyecto, según queda recogido en el Artículo 2, apartado 1.a) de la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de modificación del Real Decreto legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental.

CUARTO.- SOBRE LA EXPOSICIÓN DE LAS PRINCIPALES ALTERNATIVAS ESTUDIADAS Y LA JUSTIFICACIÓN DE LAS PRINCIPALES RAZONES DE LA SOLUCIÓN ADOPTADA, TENIENDO EN CUENTA LOS EFECTOS AMBIENTALES.

En el Estudio de Impacto Ambiental del Anteproyecto para la Ampliación del Puerto de Gijón, se realiza un estudio de 8 alternativas frente a una inicial tomada como referencia.

Con gran sorpresa, asistimos a la elección de la Alternativa 3C que, en el resultado de la ordenación de las distintas opciones analizadas en el proyecto, y desde el punto de vista ambiental y en función de los criterios seleccionados, obtiene una posición, cuando menos, poco favorable.

Así, encontramos que el Método de Ordenación Simple, al ordenar las alternativas de mejor a peor por su comportamiento ambiental, la Alternativa 3C queda en un mediocre 5º lugar (recordemos que entre 9 alternativas, es decir, a mitad de la tabla), presentando un elevado impacto sobre:

- Afectación a playas. Existiendo tan sólo una alternativa más dañina que ella.
- Extensión de la cuenca visual y grado de susceptibilidad. Siendo tan sólo superada en impacto por otra alternativa.
- Intrusión visual en la línea de costa. Siendo sólo superada por otras dos de las nueve alternativas.
- Cierre visual de la playa. Tan sólo existe una alternativa que afecte más que ella.
- Afectación a recursos vivos. Siendo sólo superada por otra alternativa.
- Interferencia con puerto actual. No siendo superada por ninguna otra alternativa en cuanto a impacto.

Al examinar el Método de Puntuación Ponderada, observamos en la matriz de valoración ponderada, que la alternativa elegida queda en un peligroso 6º lugar, al final de la tabla. De los doce (12) criterios seleccionados para analizar, sólo aprueba en tres (3) de ellos.

El tercer método de ordenación, el Método Electre, vuelve a reflejar un decepcionante 6º puesto para la Alternativa 3C.

Esto hace que los redactores del Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental, engloben a la Alternativa 3C en el Grupo 2: compuesto por soluciones con un comportamiento medio, descartando nada más y nada menos que cuatro (4) alternativas con un mejor comportamiento ambiental.

Para Greenpeace resulta extremadamente preocupante, que haya sido elegida una alternativa que presenta estos pobres resultados medioambientales.

¿Cómo se explica esta elección? ¿Desconocen los redactores del proyecto la legislación de Evaluación de Impacto Ambiental que obliga a tener en cuenta los efectos ambientales para justificar la solución adoptada?

Como justificación de la alternativa seleccionada se olvidan completamente los criterios ambientales y se recurre a maniobras de aproximación, atraque y amarre y a condiciones de agitación en el interior de la bahía, estableciendo los autores, que la alternativa 3C es la única que cumple estos requisitos.

Es decir, de nueve alternativas, una de las más desfavorables desde el punto de vista ambiental resulta elegida. Lamentablemente, asistimos una vez más, a la infravaloración del factor medioambiental por parte de los promotores del proyecto, y por tanto, del Estado Español, que otorga más importancia a los “criterios operativos” que a los criterios ambientales.

Por tanto, Greenpeace concluye que el promotor Autoridad Portuaria de Gijón ha incumplido el Artículo 2, apartado 1.b) de la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de modificación del Real Decreto legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental.

QUINTO.- SOBRE LA EVALUACIÓN DE LOS EFECTOS PREVISIBLES DIRECTOS O INDIRECTOS DEL PROYECTO SOBRE LA POBLACIÓN, LA FAUNA, LA FLORA, EL SUELO, EL AIRE, EL AGUA, LOS FACTORES CLIMÁTICOS, EL PAISAJE, Y LOS BIENES MATERIALES, INCLUIDO EL PATRIMONIO HISTÓRICO ARTÍSTICO Y EL ECOLÓGICO.

Tras un análisis de los criterios en juego para evaluar las alternativas propuestas en el estudio, Greenpeace ha podido constatar que:

5.1.- No ha sido objeto de estudio, ni se ha evaluado su impacto en el medio ambiente, ni se han previsto las consecuencias perjudiciales de las actividades derivadas del aumento del transporte de mercancías pesadas, carbón, hidrocarburos hacia el puerto (emisiones de gases, ruidos, ocupación de superficie...), ni como evitar, compensar o evaluar éstas.

5.2.- No se ha realizado un estudio de las corrientes de la zona. Simplemente se ha estudiado las olas y su efecto sobre el dique. Pero se ha obviado un punto crucial: el efecto sobre la bahía del proyecto en estudio.

De llevarse a cabo la Alternativa 3C, la renovación del agua disminuiría notablemente, produciéndose aumento considerable de la contaminación. Este hecho ha sido pasado por alto

en el Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental.

5.3.- No se ha realizado un estudio completo sobre la repercusión del proyecto en las áreas de litoral colindante. Resulta de especial importancia reseñar el efecto del proyecto de ampliación del puerto sobre la Playa de San Lorenzo, que se verá irreversiblemente alterada de llevarse a cabo. Greenpeace considera fundamental realizar un estudio exhaustivo que determine el impacto de la ampliación del puerto sobre el litoral colindante.

5.4.- No existe un estudio completo que refleje la pérdida de la calidad de las aguas como resultado del proyecto, ni durante la construcción, que durará un periodo de quince años, ni posteriormente a la ampliación. En el proyecto reconoce que se producirá el vertido de 60 millones de metros cúbicos de material de relleno (20% de finos). Este hecho afectará muy gravemente.

5.5.- Se obvia totalmente el riesgo derivado del aumento de tráfico marítimo. En este sentido no podemos olvidar la catástrofe acontecida en enero de 1986 frente a las costas gijonesas con el hundimiento del buque "Castillo de Salas". Este carguero de más de 56.000 toneladas de registro bruto se partió por la mitad frente a la playa de San Lorenzo debido a un temporal, hundiéndose su popa a 12 metros de profundidad. Como consecuencia, se produjo un vertido de hidrocarburos y carbón a las aguas cantábricas. Se aseguró que se habían realizado las labores de desguace y limpieza necesarias para que no se produjera una catástrofe medioambiental, con un coste superior a los 7.8 millones de euros (1.300 millones de pesetas). Pero en agosto de 2001, la realidad salió a la luz con toda su crudeza, la playa de San Lorenzo apareció contaminada por restos de galipote procedente de los tanques de este buque granelero. ¿Cuánto tiempo tardará en recuperarse el ecosistema marino y litoral de este accidente? Greenpeace considera que este hecho debe ser tenido en cuenta a la hora de llevar a cabo un proyecto como el que se plantea.

5.6.- No se ha realizado un análisis del efecto de efecto sobre la flora y la fauna como consecuencia del confinamiento que sufrirá el agua de la bahía.

5.7.- No se ha llevado a cabo un estudio serio que evalúe el impacto de la obra sobre paisaje, que quedará irreversiblemente trastocado y alterado.

5.8.- No existe entre la documentación examinada, un estudio que refleje la afección de esa obra sobre el patrimonio ecológico del área en su conjunto.

5.9.- Sobre la afección a la pesca. En el estudio se reconoce que la pesca de bajura se verá duramente afectada. Estamos hablando nada más y nada menos que de 42 caladeros, que se

verán gravemente alterados por efecto de las obras.

Desde Greenpeace, queremos recordar la precaria situación de la pesca en nuestro país y la importancia de cuidar los caladeros existentes. El sector pesquero no puede asumir la desaparición, costeada por el Estado Español, de su futuro.

No podemos olvidar que los recursos marinos son ante todo, seres vivos sometidos al gran ciclo de la Naturaleza y que, por tanto, dependen de los cambios en el medio en el que viven. Son, por tanto, recursos fluctuantes y frágiles. La contaminación que ya está generando el puerto en la actualidad, afecta a estas poblaciones de peces y moluscos. Los quince años que duraría el proyecto, serían la sentencia de muerte definitiva para estos caladeros.

Por tanto, Greenpeace considera que de llevarse a cabo la ampliación del Puerto de Gijón, la afección sobre los caladeros de pesca sería muy grave y que este hecho no ha sido estudiado ni valorado en profundidad en el Anteproyecto.

Así, se incumple el deber del promotor Autoridad Portuaria de Gijón de realizar una evaluación de los efectos previsibles directos o indirectos del proyecto sobre población, la fauna, la flora, el suelo, el aire, el agua, los factores climáticos, el paisaje, y los bienes materiales, incluido el patrimonio histórico artístico y el ecológico, según queda recogido en el Artículo 2, apartado 1.c) de la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de modificación del Real Decreto legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental.

SEXTO.- SOBRE LA INTERFERENCIA CON OTROS PROYECTOS PREVISTOS.

En el Anteproyecto para la Ampliación del Puerto de Gijón leemos que dicha ampliación redundará en un incremento de la contaminación fecal en las playas próximas, como resultado de la interferencia con el emisario submarino de Aboño. Esto hará que se incumpla el criterio guía de calidad de aguas de baño. Una vez más, asistiremos al incumplimiento de una normativa ambiental.

A este respecto hay que señalar que España ostenta el dudoso honor de incumplir reiteradamente las normativas ambientales europeas. Recientemente la Comisión Europea anunció la adopción de nuevas acciones legales contra nuestro país por el incumplimiento de distintas normas sobre la calidad del agua. Concretamente, por incumplimiento sobre la calidad de las aguas de baño, por la que amenazó con imponer una multa de 45.000 euros al día. El Ejecutivo comunitario está a la espera de la sentencia condenatoria contra España a finales de este año. Además, Bruselas acaba de ultimar un informe donde califica de deficiente la calidad de

nuestras aguas.

Greenpeace considera que el incumplimiento de las normativas ambientales es muy grave y que el proyecto de ampliación del Puerto de Gijón contribuirá a este incumplimiento, poniendo de manifiesto, una vez más, que el medio ambiente no es tomado en serio como un valor a conservar.

La medida correctora que se propone, un aumento de 200 metros como mínimo del emisario submarino de Aboño, en ningún caso lucha contra la contaminación costera presente en el litoral asturiano.

SEPTIMO.- SOBRE EL IMPACTO SOBRE LAS ZONAS DE EXTRACCIÓN DE MATERIALES.

No existe un estudio detallado sobre los impactos que se producirán en las zonas de extracción de los materiales de relleno del dique previsto. Estamos hablando de una cantidad de 40 millones de toneladas. En la documentación se ignora totalmente que algunas de las canteras de las que se pretende extraer el material han sido restauradas o se encuentran abandonadas.

OCTAVO.- SOBRE EL IMPACTO SOBRE LA AVIFAUNA MARINA.

La ampliación del Puerto de Gijón supondrá una grave afección sobre la avifauna marina residente y en paso por la fachada cantábrica.

Es obligatorio destacar por su importancia, a las siguientes especies que tienen importantísimas colonias de cría en la zona: el Cormorán moñudo y el Paíño común.

· El Cormorán moñudo (*Phalacrocorax aristotelis*), está incluido en el Anexo I de la Directiva 79/409/CE del consejo, de 2 de abril de 1979, relativa a la conservación de las aves silvestres. Según el Artículo 4 de dicha Directiva, las especies incluidas en el Anexo I serán objeto de medidas de conservación especiales con el fin de asegurar su supervivencia y su reproducción en su área de distribución. Asimismo, esta especie aparece relacionada en el Anexo II del Catálogo Nacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora, que recoge las especies y subespecies catalogadas “de interés especial”, y que para las cuales deben tomarse las medidas necesarias para mantener sus poblaciones en un nivel adecuado, según queda recogido en el Artículo 31.5 de la Ley 4/1989, de 27 de marzo, de conservación de los espacios naturales y de la flora y la fauna silvestres. La colonia de cría presente en el área de influencia del Puerto de Gijón, se verá afectada tanto por las obras como por la ampliación, con lo que se estaría vulnerando esta Directiva ambiental europea.

· El Paño común (*Hydrobates pelagicus*), también tiene una importante colonia de cría en la costa cantábrica, en un área muy próximo al puerto. Esta especie, está igualmente incluida en el Anexo I de la Directiva 79/409/CE del consejo, de 2 de abril de 1979, relativa a la conservación de las aves silvestres. Según el Artículo 4 de dicha Directiva, las especies incluidas en el Anexo I serán objeto de medidas de conservación especiales con el fin de asegurar su supervivencia y su reproducción en su área de distribución. Igualmente, esta especie aparece relacionada en el Anexo II del Catálogo Nacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora, que recoge las especies y subespecies catalogadas “de interés especial”, y que para las cuales deben tomarse las medidas necesarias para mantener sus poblaciones en un nivel adecuado, según queda recogido en el Artículo 31.5 de la Ley 4/1989, de 27 de marzo, de conservación de los espacios naturales y de la flora y la fauna silvestres.

Asimismo, hay que destacar la existencia de otras especies utilizan esta área como zona de invernada:

· Colimbo grande (*Gavia immer*): incluida en el Anexo I de la Directiva 79/409/CE del consejo, de 2 de abril de 1979, relativa a la conservación de las aves silvestres. Según el Artículo 4 de dicha Directiva, las especies incluidas en el Anexo I serán objeto de medidas de conservación especiales con el fin de asegurar su supervivencia y su reproducción en su área de distribución. Igualmente, esta especie aparece relacionada en el Anexo II del Catálogo Nacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora, que recoge las especies y subespecies catalogadas “de interés especial”, y que para las cuales deben tomarse las medidas necesarias para mantener sus poblaciones en un nivel adecuado, según queda recogido en el Artículo 31.5 de la Ley 4/1989, de 27 de marzo, de conservación de los espacios naturales y de la flora y la fauna silvestres.

· Correlimos oscuro (*Calidris marítima*), Vuelvepiedras (*Arenaria interpres*): incluidos en el Anexo II del Catálogo Nacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora, que recoge las especies y subespecies catalogadas “de interés especial”, y que para las cuales deben tomarse las medidas necesarias para mantener sus poblaciones en un nivel adecuado, según queda recogido en el Artículo 31.5 de la Ley 4/1989, de 27 de marzo, de conservación de los espacios naturales y de la flora y la fauna silvestres.

· Serreta mediana (*Mergus serrator*), Eider (*Somateria mollissima*) y Gavión (*Larus marinus*): incluidas en el Anexo II/1 de la Directiva 79/409/CE del consejo, de 2 de abril de 1979, relativa a la conservación de las aves silvestres. Igualmente, el Gavión (*Larus marinus*) aparece recogido en el Anexo II del Catálogo Nacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora, que recoge las especies y subespecies catalogadas “de interés especial”, y que para las cuales deben tomarse

las medidas necesarias para mantener sus poblaciones en un nivel adecuado, según queda recogido en el Artículo 31.5 de la Ley 4/1989, de 27 de marzo, de conservación de los espacios naturales y de la flora y la fauna silvestres.

Por tanto, de llevarse a cabo este proyecto se estaría incumpliendo la normativa estatal y europea en materia de protección de aves: Directiva 79/409/CE del Consejo, de 2 de abril de 1979, relativa a la conservación de las aves silvestres, Real Decreto 439/1990, de 30 de marzo, por el que se establece el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora y Ley 4/1989, de 27 de marzo, de conservación de los espacios naturales y de la flora y la fauna silvestres.

Según ha podido constatar Greenpeace, estas infracciones de la legislación ambiental vigente no aparecen reflejadas en el Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental sobre la Ampliación del Puerto de Gijón, a pesar de que entre la documentación del proyecto, se incluye un informe del Impacto de la ampliación del Puerto de Gijón sobre las poblaciones de Aves Marinas elaborado por la Universidad de Oviedo.

Sin embargo, en dicho informe, queda claramente recogido que las obras de ampliación del Puerto causarán un grave perjuicio a la población de alguna de las especies residentes en la zona. Igualmente, en el informe quedan reflejados como consecuencias preliminares de las obras de ampliación los cambios en la dinámica litoral, el incremento de la cantidad de residuos, el aumento del tráfico marítimo y el impacto indirecto sobre las colonias de aves marinas nidificantes.

Las medidas correctoras que se proponen son, a todas luces, insuficientes para evitar un daño irreversible a las aves marinas de la bahía de Gijón.

Por tanto, Greenpeace cree que la Autoridad Portuaria debería tener en consideración la conclusión que se extrae del propio estudio: "Estas obras producirán una gran alteración en todo el ecosistema de la zona" y desestimar el proyecto.

NOVENO.- SOBRE LA AFECCIÓN A LAS POBLACIONES DE CETÁCEOS.

Son ocho las especies que se citan como habituales en estas aguas, pero el estudio reconoce que ocasionalmente se avistan otras especies en número parecido. Esto quiere decir, que de las 26 especies que en total pueden verse en el Estado Español, más de la mitad están presentes en aguas asturianas.

A pesar de estos datos, en el estudio se afirma que el impacto causado a las poblaciones será

“mínimo y muy puntual”. Greenpeace manifiesta su total disconformidad con dicha afirmación y, a la luz del propio informe, manifiesta que el impacto será de una magnitud muy superior a la indicada en el estudio.

Esta afirmación se basa en que, contradictoriamente a la afirmación de escaso impacto sobre las poblaciones de cetáceos, el mismo estudio reconoce que existirán afecciones derivadas de la ampliación del Puerto como resultado de:

1. El aumento del tráfico marítimo.
2. La contaminación por hidrocarburos.
3. La contaminación por residuos sólidos.
4. La contaminación por toxinas.
5. La contaminación por basuras flotantes.
6. La contaminación acústica derivada del tráfico pesado.
7. La contaminación acústica derivada de las obras (que aumentará de forma “alarmante” el nivel de ruido en el mar dañando los sistemas de ecolocalización de los cetáceos, según se reconoce en el estudio).
8. La contaminación por metales pesados derivada de la utilización de sedimentos arenosos como resultado de utilizar material arenoso procedente de la ría de Aboño. Según reconoce el estudio, las concentraciones obtenidas de estos metales sobrepasan las admitidas para los pequeños odontocetos, especialmente de zinc y plomo.

Desde Greenpeace nos preguntamos qué más impactos son necesarios para considerar la afección de la ampliación del puerto sobre los cetáceos grave...

Igualmente, Greenpeace considera que las recomendaciones realizadas en el estudio son claramente insuficientes para proteger a los cetáceos de la zona.

DECIMO.- SOBRE EL AUMENTO DE LA EROSIÓN COSTERA.

Como Greenpeace denunció el año pasado en su informe “Destrucción a toda Costa”, la costa asturiana está sometida a una fuerte degradación costera.

Lejos de tomar medidas para luchar contra la erosión costera, se plantean en este tramo de litoral, nuevas obras – como ésta - que implicarán un incremento de la alteración de la dinámica litoral y la ocupación de nuevos territorios. El proyecto de Ampliación del Puerto de Gijón planteado por la Autoridad Portuaria de Gijón, es el más significativo a este respecto.

DECIMO PRIMERO.- SOBRE LA REGENERACIÓN DE LA PLAYA DE SAN LORENZO.

Una playa se forma como resultado de la acción combinada de vientos, corrientes, mareas y oleaje. La Autoridad Portuaria de Gijón olvida esta realidad e intenta convencernos de que la playa de San Lorenzo podrá sobrevivir tras la brutal alteración del litoral que supondrá la ampliación del puerto.

Dicha supervivencia está condicionada a una regeneración artificial, con aporte de áridos. Hasta hace poco tiempo, el litoral asturiano mantenía sus playas de forma natural, pero la política llevada a cabo por los gestores de las costas, ha hecho que empiece a ser necesario regenerar artificialmente las playas.

Así, nos encontramos con que el año pasado fue necesario regenerar la Playa de San Juan-Salinas. Igualmente, se presentó el proyecto de explotación de arenas entre Cabo Vidio y Cabo Peñas. Dicho proyecto enumera una serie de posibles yacimientos para “futuras regeneraciones a realizar en los próximos 10 años”, con un volumen total de 50 millones de metros cúbicos de arenas a dragar.

Siguiendo esta dinámica, en el proyecto se plantea una regeneración de playas más. Es bien sabido, que la regeneración de playas no es una solución al problema de la erosión costera. Se trata simplemente de un parche con un coste elevadísimo, tanto desde el punto de vista ecológico como desde el económico.

Recientemente, científicos e investigadores, algunos de ellos colaboradores habituales de la Dirección General de Costas, han firmado un manifiesto contra la regeneración de playas.

Greenpeace considera que es totalmente inadmisibles la inclusión de la regeneración artificial de la playa de San Lorenzo dentro del proyecto de Ampliación del Puerto de Gijón sin realizar una evaluación de impacto ambiental específica sobre este proyecto que incluya el origen de los áridos que se utilizarán para regenerar artificialmente la playa. Hay que recordar que en el Estudio de Evaluación Ambiental se dice únicamente que “el dragado de arena se realizará en la zona más adecuada”. Esta afirmación es totalmente inadmisibles si se examina la Ley de Costas.

DECIMO SEGUNDA.- SOBRE EL PRINCIPIO DE PRECAUCIÓN.

El Principio de Precaución es un principio encaminado a reorientar las relaciones de la humanidad con la biosfera. Allí donde existan amenazas de daños graves e irreversibles, la falta de certeza científica completa sobre estos daños no debe usarse como razón para atenuar o postergar las medidas que impidan la degradación del medio ambiente y los daños a la salud, sino que por el contrario, se impone una actitud de vigilante y prudente anticipación que

identifique y descarte de entrada las vías que podrían llevar a desenlaces catastróficos (aún cuando la probabilidad de éstos parezca pequeña y las vías alternativas más difíciles u onerosas).

La Unión Europea es, sin duda, la máxima impulsora de dicho principio, que debería aplicarse a la toma de decisiones en condiciones de ignorancia o incertidumbre.

El Principio de Precaución se aplica habitualmente al medio ambiente, tal y como queda recogido en el informe de la Agencia Europea de Medio Ambiente “Late Lessons from Early Warnings: the Precautionary Principle 1896-2000”. En dicho documento quedan recogidas algunas de las “lecciones tardías” aprendidas a partir de “alertas tempranas”, entre las que podemos destacar:

- Reconocer y responder a la ignorancia, así como a la incertidumbre y el riesgo, a la hora de evaluar las tecnologías y formular las políticas públicas.
- Examinar sistemáticamente las justificaciones y supuestas ventajas, junto con los posibles riesgos.
- Tener plenamente en cuenta las hipótesis y valores de los distintos grupos sociales.
- Mantener la independencia de las autoridades reguladoras con respecto a las partes interesadas, manteniendo al mismo tiempo un enfoque integrador para la recogida de información y opiniones. Greenpeace considera que el Principio de Precaución no ha sido tenido en cuenta a la hora de realizar el Proyecto de Ampliación del Puerto de Gijón y que esto es un grave error.

POR TODO ELLO,

Greenpeace manifiesta su más profundo rechazo al Proyecto de Ampliación del Puerto de Gijón por las razones anteriormente expuestas.

D. Juan López de Uralde

Director Ejecutivo de Greenpeace España