

Alegaciones de Horacio Montes Coto.

ASUNTO: ALEGACIONES A LA ALTERNATIVA 3C DE AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE GIJÓN - EL MUSEL.

Después de asistir al debate abierto desde que salió a información pública, tanto en prensa como en radio y televisión, habiendo participado en dicho debate mediante la publicación de un artículo en el diario La Nueva España el pasado día 7 de Mayo de 2002 [] y vista la información que figura en su sitio WEB en las siguientes URL's:

<http://www.puertogijon.es/ampliacion>, así como las páginas a las que se pueden acceder mediante los enlaces existentes en la misma.

<http://www.puertogijon.es/evaluacionimpacto.htm> , así como las páginas correspondientes a los siete capítulos y apéndice del estudio sobre el impacto medioambiental, a las que se pueden acceder mediante los enlaces existentes en la misma,

Horacio Javier Montes Coto presenta ante la Autoridad Portuaria de Gijón las siguientes alegaciones al Anteproyecto para a la ampliación del Puerto de Gijón.

1 INTRODUCCIÓN.

Actualmente, toda persona que en días de buena visibilidad pasee o viaje por la costa de Asturias y cuyo campo visual abarque la zona comprendida entre el cabo de Peñas y más al Este del Cabo de San Lorenzo, puede divisar grandes buques graneleros fondeados en espera de atraque. Esta visión, junto con los datos aportados por la Autoridad Portuaria, puede ser indicativa de que el Puerto de Gijón precisa de una nueva y gran ampliación.

Pero si los observadores se situaran en la Campa de Torres, cerca de los maquillados depósitos de gases, o del Castro de los antiguos pobladores de Gigia, observarían que muelles que en otros tiempos tuvieron un gran movimiento se encuentran ahora la mayor parte de los tiempos vacíos. Muelles como los del 1^{er} y 2^o espigón, Rendiello, el antiguo Parque de Carbones, Muelle de Minerales, Muelle de los Pórticos o el Muelle de la Osa. La visión ya no sería tan esperanzadora, pues aquellos muelles que fueron instalaciones básicas para tiempos relativamente cercanos hoy en día están totalmente obsoletos. Así lo reconoce la Autoridad Portuaria de Gijón tal y como puede verse en la Figura 1.

2 JUSTIFICACIÓN DE LA AMPLIACIÓN.

La alternativa 3C de ampliación del puerto se justifica en base a que la limitación de calado en el muelle de la terminal de gránules sólidos de la E.B.H.I. que tiene 652 metros de longitud de los cuales 405 tienen un calado de 21 metros y el resto de 19 metros, esta información se obtiene de la memoria anual del puerto, editada en formato papel y en un CD Rom, de éste último se extraen algunas de las figuras que se integran en este documento. Así mismo, se justifica también en la pre-visión de tráfico para los próximos años y las demoras en los buques que atracan en la EBHI.

Según la citada memoria de 2000, la Autoridad Portuaria para ampliar el puerto ha considerado buques graneleros del mayor tamaño operativo de la época (278.000 Tm. de Desplazamiento, 325 m de eslora y 20 de calado), pero pretenden llegar hasta la máxima previsión del tamaño de estos buques en un futuro (450.000 Tm. de desplazamiento, 375 m de eslora y 24 m de calado).

3 ALEGACIONES

3.1 En cuanto al tamaño de los barcos.

La previsión de aumento del tamaño de los graneleros es en principio impensable, pues después de las crisis energéticas de los años 1.973 y 1.979 se comenzaron a construir superpetroleros (los ULCC) de hasta 500.000 Tm. de desplazamiento. Estos buques dejaron de construirse al finalizar la década de los 70's, pues se ha demostrado que son totalmente inoperativos desde hace años, quedando algunos que están haciendo de buque almacén, pero no navegan. Los petroleros más modernos que actualmente navegan, son de 300.000 Tm. aproximadamente.

Por otra parte, en cuanto a los bulkcarriers y particularmente a los mineraleros (orecarriers), el más grande fue construido en 1986 y tiene 365.000 Tm. de Peso Muerto (TPM). Este buque es el Berge Stahl y es uno de los pocos que tienen más de 300.000 TPM, normalmente no suelen superar este TPM y la expectativa para el futuro es que sigan por debajo de esa cantidad.

Además en un estudio llevado a cabo en 1998 por Jeom Kee Paik, miembro de la Pusan National University, y por Anil K. Thayamballi, miembro del American Bureau of Shipping, New York [], se habla que hasta esa época solamente el 10 % de todos los bulkcarriers existentes superaban las 80.000 TPM, siendo la mayor parte precisamente mineraleros (hierro y carbón). El bulk-carrier de más de 80.000 TPM es el tipo de buque denominado como *CAPESIZE*, pues por su tamaño no podría pasar por el Canal de Suez (*SUEZMAX*) y por supuesto tampoco por el de Panamá (*PANMAX*). En este estudio se evalúa la influencia de la edad en la resistencia estructural de los bulkcarriers, pues han sido muchos los que se han perdido debido a fallos estructurales. Las conclusiones a que llegan estos autores indican una gran influencia de la fatiga y la corrosión en la pérdida de este tipo de buques, precisamente estos dos elementos, son función de la edad de los buques.

La Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS), ha hecho una publicación titulada ³BULK CARRIERS. Guía e Información sobre Carga y Descarga de cargas a granel para Reducir la Probabilidad de SobreEsfuerzos en la Estructura del Casco². El motivo de hacer esta publicación fue también debido a la pérdida de este tipo de buques, pues la fatiga de los materiales estructurales del casco, se debe en gran medida a la alternancia en la actuación de las fuerzas actuantes sobre el casco, debido a la carga en bodegas alternas (ver figuras 2, 3, 4 y 5) y malas operaciones de carga y descarga. Así mismo, esta guía informa sobre como deben realizarse las operaciones de carga y descarga de estos buques, para evitar en lo posible la acumulación de esfuerzos durante las operaciones.

Los cambios en los esfuerzos que sufren estos buques al navegar entre olas, hacen que aumente la fatiga del material, y si además está afectado por corrosión hace que sea posible el fallo.

Hay otros trabajos sobre pérdidas de bulkcarriers, como por ejemplo el ³**Report on the Investigation by PRS into the Loss of the Bulkcarrier LEADER L²**, llevado a cabo por Polsky Rejestr Stalków y firmado por el Dr. Jan Jankowski, su Director General el 14 de July 2000 y que no voy a comentar, pero que junto con el anterior de Jeom Kee Paik y Anil K. Thayamballi, así como la Guía de las IACS, y sabiendo que si del petróleo depende toda la industria, cosa que no podemos decir de los graneles sólidos importados por el Puerto de Gijón podemos decir que la tendencia no parece ser la de construcción en un futuro de mineraleros/carboneros ultragrandes (de más de 400.000 TPM).

Por lo anteriormente expuesto, no parece justificada la ampliación del puerto en base a

llegar a acoger buques de 450.000 Tm., 375 m de eslora y 24 m. de calado.

3.2 En cuanto a la previsión de tráfico.

España debe ir adaptando su industria para ir cumpliendo con los compromisos de Kyoto utilizando energías más limpias. De hecho la industria del acero, cada vez emplea más la chatarra re-ciclada en hornos eléctricos y las industrias energéticas, tienen como objetivo sustituir el carbón térmico por gas energético. También incluso se está considerando la posibilidad de volver a las centrales nucleares, tan defenestradas en tiempos pasados, pero que a todas luces constituye una energía mucho más limpia, aunque bien es conocido el peligro potencial de la fusión nuclear.

Así está ocurriendo con ACERLOR ACERALIA, que hace ya años desmanteló los hornos altos de Avilés, sustituyéndolos por eléctricos, incluso mucho antes se desmantelaron los de Bara-caldo (A.H. de Vizcaya). Actualmente piensa construir a finales de este año o principios del próximo otro horno eléctrico en Veriña. ¿Cabría preguntarse si una vez construido piensan des-mantelar uno al menos de los dos hornos altos existentes en esta localidad? Creo que no andaríamos muy desencaminados si pensáramos que esa será la tendencia en los próximos años.

Por otra parte cabe pensar que las centrales térmicas vayan adaptándose a los compromisos de Kyoto y tiendan a reducir el uso de carbón térmico en beneficio de los gases energéticos.

A continuación, se pasará a analizar los datos que la propia Autoridad Portuaria da en su Memoria del año 2000 y los que tiene en su sitio WEB en la URL siguiente:

<http://www.puertogijon.es/estadistica.htm> , así como en las páginas a las que se puede acceder por medio de los vínculos que en ella figuran.

En la figura 6 podemos ver que el tráfico de mineral de hierro se mantiene durante los últimos cinco años, mientras que el de carbones ha disminuido el año 2.001 con respecto a la tendencia al alza que tenía en los anteriores. Esto podría ser un indicador de que esa tendencia podría ser a la baja y no al alza como tenía prevista la Autoridad Portuaria.

Por otra parte vemos en la Figura 7 que el resto de los tráficos importantes que genera el Puerto de Gijón permanece más o menos estable, con una tendencia ligeramente a la baja del tráfico de gases energéticos. A pesar de la disminución del tráfico de gases, podríamos pensar que la tendencia no debería ser a la baja, pues no cumpliríamos con los compromisos de Kyoto en el futuro.

En cuanto al tráfico de contenedores, en la figura 8 vemos una ligera disminución en el último año, que en el presente podría quedar reducido drásticamente por la pérdida del tráfico generado por CONTENEMAR, en beneficio de Avilés. Visto lo anterior, la previsión de aumento de este tráfico (ver Figura 9) que la Autoridad Portuaria tenía, parece que no es correcta, y por tanto podría no resultar efectiva a primera vista la remodelación de los Muelles de LA Osa y de Moliner, que ya se está realizando en este momento, pues en estas instalaciones es donde está instalada la estación TECO y son las que se dedican a este tipo de tráficos.

El resto de los tráficos generan un volumen tan pequeño que no merece la pena analizar. De los anteriores análisis se deduce que si no se generan nuevos tráficos, la tendencia de estos no parece justificar tampoco la ampliación tal y como tiene previsto la Autoridad Portuaria como opción 3C, si bien la remodelación de los Muelles de LA Osa y de Moliner sí resulta aconsejable por el hecho de que se aumenta el espacio dedicado a almacenamiento y eso siempre será bueno.

3.3 En cuanto a las demoras de buques en la terminal de la EBHI.

Los pórticos de la EBHI (Figura 10) tienen una capacidad de descarga de 2.400

toneladas/hora (T/H), que trabajando las 24 horas del día tienen un rendimiento de unas 70.000 Toneladas/día (T/D). Estos números parecen indicar que tienen una gran capacidad de descarga y que las demoras de los buques se deben a falta de infraestructuras portuarias.

Los actuales pórticos de la EBHI no son de descarga continua, pues descargan por medio de carromaros (Figura 11) que entran en la bodega del buque, se llenan de mineral y después de hacer un recorrido por el pórtico descargan en una tolva que va la cinta que después transporta el mineral a su destino. Bien pues hay empresas que construyen descargadores de minerales en modo continuo, a continuación se hace referencia a algunas de ellas.

La empresa ITALIMPIANTI [], produce descargaderos continuos de mineral como los que pueden verse en las figuras 12, 13 y 14. El de la Figura 12 está situado en la empresa siderúrgica SIDEMAR, instalada en el canal de GANTE en Bélgica y tiene capacidad para descargar 4.000 T/H, mientras que el de la Figura 13 está en ILVA, Taranto (Italia) y tiene una capacidad de descarga de 7.200 T/H, obtenidas en la descarga de un mineralero de 320.000 TPM.

La empresa KONECRANE [] fabrica descargadores continuos, similares a los de ITALIMPIANTI, con capacidades de descarga entre 800 y 3000 T/H dependiendo del modelo. En fin parece ser que el hecho de que los buques tengan demoras se debe más a que la EBHI utiliza instalaciones de al menos ante penúltima o como mucho penúltima generación. Si se cambiaran los actuales pórticos por otros más modernos de descarga continua, con capacidad para 7.000 T/H, se podría dar mayor agilidad en la descarga, aumentando el ratio y de esta manera estaría injustificada la ampliación en base a las demoras de los buques en la terminal de la EBHI.

Por otra parte se puede decir que si se aumenta el ratio de descarga sin aumentar los espacios de almacenamiento, estaríamos prácticamente en las mismas condiciones que ahora, pero sobre este tema me pronunciaré más adelante.

3.4 Sobre las infraestructuras terrestres y políticas de precios y captación de nuevos tráficos.

La puesta en marcha de la estación TECO y la captación de tráfico de la meseta con la implantación de Puertos Secos en Castilla-León, esto es aumentar el *HINTERLAND* o zona de influencia del Puerto de Gijón Tierra adentro, me parece del todo adecuada. Es más yo intentaría que el *HINTERLAND* del Puerto de Gijón llegara hasta Extremadura, aprovechando la Vía de la Plata, tanto por ferrocarril como por carretera. Pero para que la influencia del Puerto de Gijón pueda llegar tan lejos, es necesario que se finalice la construcción del tramo de autopista entre León y Benavente, pero sobre todo es imprescindible la construcción de la Variante Ferroviaria de Pajares con línea de Alta Velocidad.

El tramo de autopista ya está iniciado, pero la Variante Ferroviaria de Pajares, que desde hace muchos años es un gran sueño, se queda ahora solamente en una promesa política. Quien lleve a cabo de verdad y no de *boquilla para afuera*² la variante habrá hecho algo realmente valioso para Asturias y merecería compararse con Jovellanos, pero aparte de promesas políticas, está por ver si se llevará a cabo y quien será el verdadero artífice de la obra en el caso de que así fuera.

Además de captación de nuevos tráficos debería plantearse una buena política de precios y servicios, que sean competitivos con los grandes puertos del entorno, como podría ser Santander pero sobre todo Bilbao. Este campo de competitividad podría ampliarse a los de Vigo y Sevilla si se llevara además a cabo la Variante Ferroviaria de Pajares con línea de Alta Velocidad.

La ampliación que actualmente está llevando a cabo la Autoridad Portuaria de Bilbao va muy adelantada (ver su página Web []) y si ahora el tráfico global de mercancías supera considerablemente al de Gijón (ver Figuras 6,7, 8 y 17), salvo en el caso de los graneles sólidos, cabe plantearse que ocurrirá cuando se finalice la obra. El hecho de que Gijón supere con creces a Bilbao en el tráfico de graneles sólidos se debe en gran medida a lo ya comentado anteriormente, el desmantelamiento de los hornos altos en Bilbao y su sustitución por hornos eléctricos.

Un tráfico muy importante a tener en cuenta, del que casi carece Gijón y que daría trabajo a la estación TECO, es el de contenedores, pero si nos atenemos a las cifras de las Figuras 6,7, 8 y 17, así como a la gran explanada que se está construyendo en el Puerto de Bilbao, junto con el Concierto Económico del País Vasco, el competir con Bilbao va a resultar sumamente dificultoso.

Por otra parte si fragua la idea de conectarnos a la línea de oleoductos, se vería considerablemente reducido el tráfico de buques dedicados al transporte de productos derivados del petróleo. Mientras que si se lleva a cabo la planta regasificadora se vería aumentado el tráfico de grandes buques dedicados al transporte de gas natural (metano). Parece indispensable la construcción de una planta regasificadora, pues cumplir con los compromisos de Kyoto conllevaría cambiar la fuente de energía de las centrales térmicas, sustituyendo el carbón por gas.

Un tráfico importante para captar, sería el cabotaje, para así adaptarse a las previsiones de la Unión Europea, que en la reunión de ministros de transportes, celebrada este pasado fin de semana aquí en Gijón, prevee para los próximos años un aumento de este tráfico cercano al 40 %.

3.5 En cuanto al impacto ambiental.

Desde este punto de vista he de decir que se podría cambiar un impacto ambiental fuerte por un impacto económico también fuerte. Pero visto que las previsiones de tamaño de buque y de tráfico no justifican la ampliación según la opción 3C, pues entonces ya no estamos en ese caso.

El estudio sobre el impacto medioambiental realizado encargado por la Autoridad Portuaria, me parece adecuado aunque presenta algunas ambigüedades, que no me atrevo a comentar.

4 PROPUESTAS DE AMPLIACIÓN

Partiendo de cómo estaba el Musel en el Año 2000 (Figura 15) y vistas todas las opciones barajadas por la Autoridad Portuaria [], ésta se decanta por la 3C, que puede verse en la Figura 16. Esta opción es la que mayor calado, mayor línea de atraques y mayor espacio de almacenamiento generaría, pero a su vez también es la que mayor impacto ambiental va tener sobre la bahía de Gijón.

Por este motivo y porque se ha demostrado que la ampliación no está justificada en base a los argumentos esgrimidos por la Autoridad Portuaria, es por lo que pasaré a exponer alguna propuesta de ampliación del Puerto para ser operativo y no quedar obsoleto en un futuro.

Hay una alternativa a la opción 3C, entre las propuestas por la Autoridad Portuaria que podría servir como punto de partida que es la 1 (Figura 17) en la que la ampliación consistiría en alargar en planta el Dique Príncipe de Asturias casi en la misma longitud que la opción 3C y rellenar, haciendo más muelle y más espacio de almacenamiento en su espaldón y rellenando con material el espacio marcado como FASE III en la Figura 17. Yo propondría como una primera opción la de la figura 18 (opción Op-1), que sería similar a la opción 1, pero sin aumentar tanto el dique, eliminando el contradique existente

actualmente ganando espacio para el atraque de otro gran mineralero o de dos pequeños (Tipo SUEZMAX, o PANMAX). Se haría un relleno al amparo de Cabo Torres, mayor que el propuesto en la opción 1 de la Autoridad Portuaria. Los Muelles de la Osa y de Moliner quedarían tal como propone la Autoridad Portuaria y los espacios rellenos de color rojo en la Figura 18, no se rellenarían de material, sino que viendo como se ha desarrollado el tráfico hasta terminar la ampliación del Dique Príncipe de Asturias según la propuesta Op-1, y a modo de última fase y si se considerara necesario, se cubriría con una plataforma de hormigón sujeta por pilares anclados al fondo, dándole al conjunto la resistencia suficiente para que pueda soportar las cargas que se generen en el puerto y las infraestructuras necesarias para su manejo. Estas plataformas podrían quitarse fácilmente si con el paso de los años pudieran volver a ser operativos de nuevo estos espacios portuarios. El espacio marcado en color cian de la Figura 16 se rellenaría permanentemente, pudiendo pasar la empresa de desguace que en esa zona está instalada al fondo en la parte que quedaría del actual Muelle Norte. Los cementeros pasarían a la zona de la plataforma de hormigón de más al fondo y solo habría que alargar la cinta de carga unos metros.

Si a pesar de todo el espacio portuario ganado pareciera insuficiente, siempre cabría la opción de que fueran los destinatarios finales los encargados del almacenamiento del mineral y/o carbón, lo único que cabría por parte del puerto sería el disponer de medios adecuados para darle pronta salida a los materiales descargados.

Si se llevara a cabo la propuesta Op-1 y con el paso del tiempo se demostrara que el Musel vuelve a quedar obsoleto, se podría llevar a cabo una nueva ampliación no tan drástica como la 3C, como podría ser una combinación de la Op-1 y la 2A de la Autoridad Portuaria, dejando el campo abierto para que si dentro de unos años las opciones de tráfico así lo aconsejaran, llegar incluso a una similar a la 3C.

5 CONCLUSIONES.

No está justificada la ampliación del Puerto de Gijón según la opción 3C barajada por la Autoridad Portuaria.

Antes de ampliar es primordial optimizar y modernizar las infraestructuras actuales (muelles, sistemas de descarga y transportes).

Sí es aconsejable ampliar pero con opciones que tengan un impacto económico notable pero que no impliquen gran impacto ambiental.

Es indispensable la captación de nuevos tráficos a precios competitivos.

Todo lo anterior podría ser inviable y carecería de futuro si al término de los plazos previstos para el Puerto no estuviera terminada y en pleno rendimiento la Variante Ferroviaria de Pajarres con línea de Alta Velocidad.

Gijón, a 3 de junio de 2002

Fdo. Horacio J. Montes Coto.

D.N.I.....

Miembro del WORLD MARITIME INSTITUTE v.z.w.