

A la Autoridad Portuaria de Gijón:

Pedro de Silva Cienfuegos-Jovellanos, ante la Autoridad Portuaria de Gijón Comparece y dice:

Que, dentro del período de información pública de la obra «Anteproyecto para la ampliación del Puerto de Gijón», con su correspondiente Estudio de Impacto Ambiental, abierto por anuncio publicado en el BOPA de 10 de Abril de 2.002, formula las siguientes alegaciones

Previa: fundamento, sentido e intención de este escrito.

Las presentes alegaciones aspiran, con la mayor modestia, pero con toda la legitimidad de un ciudadano interesado en los asuntos comunes, a suscitar una reflexión de nuestras Autoridades sobre la obra sometida a información pública.

Se han elaborado disponiendo solamente de la información sobre el proyecto facilitada vía Internet, y la adicional publicada en la prensa diaria desde el comienzo del debate sobre la ampliación portuaria. Se ha consultado también la memoria del Puerto correspondiente al año 2.000.

Parten de la consideración del Puerto de El Musel como uno de los motores económicos y sociales de la vida de la región, que merece todo el esfuerzo necesario para asegurar la competitividad.

Pero parten también de la idea de que el progreso de Asturias pasa por romper con la inercia de su viejo modelo económico, siendo preciso configurar una oferta portuaria que, además de dar respuesta a las necesidades de la estructura económica actual, favorezca cambios estructurales que todos señalan como necesarios, y en todo caso no perjudique el desarrollo de las actividades que en las dos últimas décadas han demostrado más potencialidad de generación de riqueza y empleo.

Primera: ¿Necesita El Musel la gran ampliación propuesta?

La primera reflexión es acerca de la necesidad o no de una gran ampliación como la propuesta, que en la práctica supone, entre otras obras, adosar al norte del actual un nuevo puerto con un espacio de abrigo cuya superficie casi duplica la de aquel. En orden a esa reflexión hay que señalar ante todo que ese nuevo puerto al norte supone solamente una de las tres piezas o componentes sobre las que descansa el Plan de Inversiones, tal como se refleja en el capítulo 3.2.2 del documento sometido a información pública. De dicho Plan en la actualidad se encuentran en proyecto avanzado, o incluso en curso de ejecución, las dos piezas restantes, que suponen en sí mismas una importantísima ampliación, cuantitativa y cualitativa, del espacio portuario operativo y las líneas de atraque. Esa ampliación en curso o en proyecto de inmediata ejecución tiene su núcleo principal en las dos siguientes obras:

La ampliación del actual muelle de gráneles sólidos en el dique Príncipe de Asturias.

La ampliación y remodelación completa del complejo formado por los Muelles de la Osa.

Resulta necesario comentar brevemente una y otra obras:

A) La prolongación del actual muelle de gráneles permitirá, según el documento sometido a información, el atraque simultaneo de dos buques de gran porte, superando la actual situación, en la que únicamente es posible la descarga simultanea de un buque grande y otro mediano. Al propio tiempo se incrementa la superficie de almacenamiento.

Por tanto las obras actualmente en curso ya supondrán un incremento muy considerable de las posibilidades de movimiento de gráneles sólidos. La capacidad final dependerá, como es lógico, de las instalaciones de descarga y manipulación de las que finalmente se dote al muelle, cuya operatividad real ha venido siendo en los últimos años superior a 14 millones de toneladas. Según la memoria del puerto del año 2.000 la instalación de un tercer pórtico (hoy ya realidad) incrementará esa capacidad en torno a un 50 por ciento. Por tanto una vez quede completada la obra de ampliación en curso, e instalado como parece lógico un cuarto pórtico, hay que pensar que la capacidad duplicará la de los últimos años y andará próxima a 30 millones de toneladas.

Sorprendentemente la información suministrada no proporciona datos sobre ese aumento de capacidad de descarga de gráneles que supondrá la ampliación ya en curso. Se parte de la situación anterior a esta ampliación, se alude a la saturación pasada, y se salta, como solución, al nuevo puerto al norte, sin analizar la capacidad de la ampliación en curso para absorber el incremento de tráfico previsible.

¿Es previsible a medio y largo plazo un incremento de tráficos que sature y desborde el aumento de capacidad fruto de la ampliación ya en curso?

El documento sometido a información pública tampoco aporta dato fiable alguno al respecto. Se considera dato fiable aquel que parta de los planes estratégicos de las empresas, o al menos de las expectativas concretas a largo plazo proporcionadas por sus dirigentes, algo sumamente sencillo en este caso, al ser en la práctica sólo dos las empresas concernidas, Arcelor y HC.

Ahora bien, sí sabemos, en cuanto al carbón y mineral de hierro para la siderurgia, que la capacidad instalada de producción de acero líquido de Arcelor no está previsto que se incremente a medio ni a largo plazo, salvo la hipótesis de una nueva acería eléctrica, que se alimentaría básicamente de chatarra y prerreducidos, y cuyo consumo de minerales no sería muy importante.

Y sabemos también que los proyectos más seguros de HC son los orientados a la generación de electricidad en nuevos grupos de generación de ciclo combinado, alimentados por gas natural. Al propio tiempo es previsible a medio plazo, por agotamiento de su vida técnica, el cierre de alguno de los grupos hoy en operación. También sabemos que los planes de cierre de la minería del carbón se han ralentizado, por lo que la sustitución del aporte de carbón autóctono a las centrales existentes será muy limitada, al menos en el horizonte en que es posible hacer cálculos. Incluso en la hipótesis de que HC optara, como en algún momento se comentó en los medios de comunicación, por un nuevo grupo térmico en Aboño alimentado con carbón de importación, el conjunto de sus requerimientos sería desde luego perfectamente absorbible por la ampliación de El Musel actualmente en curso.

Cabría concluir por tanto que, en principio, no se divisa un horizonte, ni siquiera a muy largo plazo, en que, una vez completada la ampliación en curso, y dotada de nuevas instalaciones de descarga coherentes con la capacidad de atraque, el muelle de gráneles del dique Príncipe de Asturias quedara saturado, ni mucho menos desbordado.

B) En lo que respecta a la ampliación de los Muelles de la Osa, constituye, a primera vista, la parte más ambiciosa y prometedora del proyecto actualmente en curso, pues se configura como un complejo de muelles en que, potenciando la operatividad actual, se desarrollarán los tráficos de contenedores, remolques en buques roll-on roll-off, ferries y cruceros, y con una capacidad suficiente a muy largo plazo.

El desarrollo de este complejo de muelles debería constituir la prioridad de la Autoridad Portuaria, pues esas formas de tráfico son las adecuadas para servir a una estructura económica diversificada, como la que se dice querer para Asturias. Sin embargo tradicionalmente han quedado relegadas en el interés y la preocupación tanto de los gestores del puerto como de las empresas que operan en el mismo. Los primeros, porque la tradición «de obras» de los puertos (su órgano hasta no hace demasiado tiempo se denominaba «Junta de Obras») aún pesa mucho en la gestión, cuyo éxito se identifica más con las obras físicas acometidas que con el servicio prestado y la labor comercial desarrollada. En cuanto a las empresas privadas que operan en el puerto, el interés perfectamente describable que muestran en la captación de estos tráficos diversificados deriva, probablemente, de su actividad empresarial en los mismos puertos con los que sería preciso competir bien para captar clientes, bien para evitar que opten por esos puertos empresas radicadas en Asturias. ¿Qué aliciente tiene competir consigo mismo?

La ampliación en curso, al propio tiempo, contempla un nuevo muelle para gases licuados de petróleo, lo que mejorará la dotación actual de muelles para tráfico de hidrocarburos.

Por lo demás hay todavía otros muelles actualmente marginales o vacíos susceptibles de acoger otros tráficos menores. Basta una simple mirada desde la Campa de Torres a la situación del Puerto para tomar clara conciencia de ello.

Por tanto, con los datos disponibles, y a reserva de que por la Autoridad Portuaria se suministren otros, o se desvelen por las grandes empresas receptoras de gráneles sólidos la existencia de planes a largo plazo, o al menos expectativas, en otro sentido, parece razonable pensar que la ampliación que ya se encuentra en curso bastará para atender muy holgadamente todos los tráficos actuales y potenciales en un horizonte estratégico. En todo caso el planteamiento de un nuevo puerto al norte carece de sentido en tanto no se justifique, con datos y cálculos razonables, la previsible saturación de la ampliación en curso.

¿Cuál es entonces la justificación de la pretendida creación de un nuevo puerto al norte del actual?

Examinando con atención el documento sometido a información pública, y en concreto el penúltimo párrafo de su capítulo 3.1, puede advertirse la intención final de la gran ampliación:

«Con todo ello, el puerto podría asegurar un tráfico con buques VLBC con una bajada importante de fletes, lo que haría posible consolidar el tráfico de transbordos y convertir al Puerto de Gijón en un Puerto «hub» o de trasbordo posicionándolo a nivel internacional como competidor en términos de costes con el puerto de Róterdam».

Dejando a un lado la pretenciosa ingenuidad de la frase final (Róterdam es el eje de un bucle multimodal de comunicaciones, y epicentro del principal complejo industrial de Europa), queda clara la aspiración final: convertir al nuevo puerto que se proyecta adosado al norte del actual en un gran centro internacional de transbordos de graneles sólidos, bien sea de barco a barco o mediante descarga de un gran bulkcarrier y nueva carga en otro de menor tamaño.

Este propósito, y el abastecimiento a largo plazo con carbón importado de las centrales térmicas del norte de la meseta castellano-leonesa que hoy consumen carbón de León y Palencia, son los únicos objetivos que, acumuladamente, podrían llegar a justificar un día la creación del nuevo puerto al norte. Ni siquiera lo haría necesario la construcción de una planta regasificadora en Aboño, cuyos tráficos hay que pensar resultarían atendibles, con las instalaciones adecuadas, por el puerto actual; buena prueba de ello es que ni siquiera se mencionan estos tráficos en el texto de la «justificación del proyecto» del documento sometido a información pública.

Con respecto a los transbordos de graneles, o al abastecimiento futuro a las térmicas de la meseta, hay que decir, ante todo, que la captación de esos tráficos es una mera posibilidad, una expectativa más o menos remota. Pero, supuesta esa expectativa, lo que debería evaluar la Autoridad Portuaria es el impacto económico que para la economía regional representarían esas funciones portuarias. A la espera de esa información, no resulta difícil estimarlas como muy limitadas. Descargar mineral de barcos muy grandes en otros de menor tamaño, o montar convoyes ferroviarios de carbón hacia la meseta son actividades sin duda lucrativas (sobre todo para el propio Puerto y las empresas que operan en él), y desde luego legítimas, pero no parecen relevantes para resolver los estrangulamientos estructurales de nuestra economía, ni para contribuir a diversificarla, ni para prestar servicio al conjunto de las empresas de la región y su entorno, ni desde luego para generar un aumento significativo de empleo. No se discute que sean objetivos de interés. Lo que se cuestiona es que tengan el peso que se pretende.

Por último, el abaratamiento de los fletes por efecto del empleo de barcos de mayor tamaño no parece que sea muy significativo para las grandes empresas clientes, ni que merme su competitividad, pues muy pocas empresas competidoras suyas disponen de la inmediatez física a un puerto con los calados y operatividad actuales de El Musel (y, para ciertos tráficos de productos terminados, Avilés). Ventajas incluso superiores podrían alcanzarse, además, optimizando la gestión portuaria. Los verdaderos márgenes de mejora de resultados están, en el caso de la siderurgia, en la mayor transformación de los productos, la constante innovación tecnológica y una óptima organización de la producción; y en el caso de la generación de electricidad en un óptimo equilibrio entre la electricidad de origen hidráulico, la de origen térmico y la de fuentes de energía renovables.

Por tanto, si nos atenemos, como resulta obligado hacer, al documento sometido a información pública, y en concreto al capítulo «justificación del proyecto», la necesidad del nuevo puerto no viene determinada por los tráficos objetivamente más interesantes (contenedores, ro-ro, pasaje, nuevo cabotaje, etcétera), ni tampoco por las necesidades a medio y largo plazo de las grandes empresas asturianas, sino, a lo sumo, por otras expectativas no suficientemente verificadas, y cuyo interés objetivo, en todo caso, resulta muy discutible.

En todo caso el argumento de la «saturación» actual para justificar la propuesta es inaceptable. Si la Autoridad Portuaria quiere hacer posible un verdadero debate, con todas las cartas encima de la mesa, debe, por un lado, informar acerca de cuál es el aumento máximo de capacidad de descarga de graneles como consecuencia de la ampliación ya en curso; y, por otro lado, aclarar con datos y previsiones fiables cuáles son los tráficos que podrían llegar a saturar incluso esa capacidad ampliada. De otro modo el debate quedara falseado, por insuficiente información.

Segunda: ¿Es la alternativa elegida la más razonable?

Aun cuando la creación de un nuevo puerto al norte del actual no se justifica, a la vista de los datos suministrados, o no, desde luego, con la certidumbre, intensidad e interés que esgrimen sus defensores, resulta oportuno examinar brevemente las distintas alternativas manejadas para ese nuevo puerto, y de entre ellas la elegida por la Autoridad Portuaria.

Tal como el documento expresa, la definición de alternativas parte de una denominada «Alternativa de referencia», y a partir de ella se desarrollan un total de ocho (1, 2A, 2C, 3A, 3C,

4A, 4C, 5). En realidad el aporte de información funcional más importante se realiza en el documento con relación a la «Alternativa de referencia», sin duda por ser esta la que sirvió de base originaria al documento.

Dejando a un lado la alternativa 1, que es una gran prolongación del dique actual, las 7 restantes responden a tres grandes variantes: dos de ellas (2A y 3A) definen el nuevo gran puerto al norte sin avanzar sus diques hacia el este, más allá del extremo actual del dique Príncipe de Asturias. En cambio otras tres (2C, 3C y 4C) suponen, además, una gran elongación del dique de abrigo hacia el Este. Y por último la Alternativa 5 supone un cambio radical de orientación, situando la boca del nuevo puerto al norte de Aboño.

Es obligado presumir que todas las alternativas reúnen condiciones técnicas y funcionales suficientes, es decir, son razonablemente factibles, pues en otro caso no se habrían formulado, preelegido y presentado a información pública.

Pensar otra cosa sería tanto como atribuir a la Autoridad Portuaria la grave irresponsabilidad de proponer alternativas técnicamente inviables, lo que por supuesto debe descartarse. Al propio tiempo, y por lo mismo, cabe presumir que todas las alternativas dan satisfacción a los objetivos que «justifican», a juicio de la Autoridad Portuaria, la construcción de un nuevo puerto al norte del actual. No olvidemos que son meras «variantes» a una «Alternativa de referencia» encaminada a lograr dichos objetivos.

De hecho la evaluación que el documento hace de las diversas opciones es con relación a la «Alternativa de referencia», atribuyendo a esta un valor «0» en todos los parámetros (funcionales, operativos, económicos, medioambientales) y calificando en más o en menos a las restantes, en cada parámetro. Por tanto hay que pensar que ese valor «0» de la Alternativa de Referencia es ya muy aceptable (tanto, que es la base de estudios del proyecto), y las demás son mejoras respecto de ella. Prueba de ello es que todas ellas adquieren un valor superior a «0», como resultado conjunto de los parámetros considerados.

Lo que se acaba de exponer es el punto de partida para un análisis sobre la Evaluación del Impacto Ambiental que sobre todas las alternativas consideradas hace el documento. Si alguna de ellas no fuera técnicamente factible y razonable, su inclusión en el documento habría sido un fraude de ley, que incluso invalidaría el trámite, cosa que hay que descartar.

Pues bien, entrando ya en la Evaluación del Impacto Ambiental, el documento aplica tres métodos de evaluación, y ordena las nueve alternativas (la «de referencia» y sus ocho variantes) de más a menos favorable desde un punto de vista ambiental.

En los tres métodos las alternativas de nueva dársena al Norte que optan por contener el dique principal de ese nuevo puerto a la altura (hacia el Este) del actual, obtienen una puntuación más favorable.

Sin embargo la alternativa finalmente elegida es la 3C, con el gran dique hacia el Este, que se sitúa en posiciones poco favorables dentro de todos los métodos de ordenación por factores ambientales (5<sup>TM</sup>, 6<sup>TM</sup> y 6<sup>TM</sup>, de 9, según el método).

¿Cuál es la explicación de que se haya optado por una Alternativa que en todas las ordenaciones se incluye dentro de la mitad formada por las menos favorables desde un punto de vista ambiental?

Dicha explicación aparece en la rúbrica «justificación de la alternativa seleccionada», del documento. Se apela en ella a «criterios de operatividad (...) tanto en las maniobras de aproximación, como de atraque y amarre, así como a las condiciones de agitación en el interior de la dársena», llegando a afirmarse que «la única de las alternativas propuestas que cumple con estos requisitos es la Alternativa 3C».

Un cambio tan súbito en la derrota del documento (elaborar nueve alternativas para luego decir que sólo una cumple los requisitos técnicos) obliga a considerar dos hipótesis:

La primera, que todo ello debe interpretarse en el sentido de «idoneidad técnica». Es decir, las nueve Alternativas cumplen con las exigencias y requisitos técnicos impuestos por las normas y pautas aplicables al diseño del puerto, pero sólo una resulta plenamente idónea.

Esta interpretación es coherente con el cuadro de valoración de las distintas alternativas (cap. 4.2.3.), en el que se atribuye a la «Alternativa de referencia» el valor «0» en todos los parámetros, incluidos los de «maniobras de aproximación a la bocana» y «agitación interior», sin que ninguna de las alternativas consideradas se sitúe por debajo de la de referencia en cuanto a esos parámetros. Y es coherente también con la memoria del Puerto del año 2.000, en la que se alude a la alternativa 3C como meramente «recomendada».

La segunda interpretación es que el incumplimiento de requisitos y exigencias técnicas en materia de maniobras, atraque y estancia, por parte de todas las alternativas, a excepción de la elegida, obliga a rechazarlas.

Esta interpretación viciaría todo el proceso y obligaría a la Autoridad Portuaria a explicar por qué manejó ocho alternativas –incluida la más estudiada, o «de referencia»– técnicamente inviables, lo que tendría las consecuencias y responsabilidades que son de suponer, y que habrían de ser exigidas. Incluso incumpliría el Reglamento sobre las evaluaciones de impacto (RD 1131/88), que impone la necesidad de incluir en el documento un «examen de las alternativas técnicamente viables y justificación de la solución adoptada» (art. 7).

Como es lógico pensamos que la primera interpretación es la correcta. La Autoridad Portuaria considera que la alternativa 3C es la mejor de todas en orden al confort de aproximación al puerto y estancia en él, o la que asegura un óptimo absoluto de operatividad, aunque todas las demás sean suficientes y por tanto no descartables.

Bajo esta misma interpretación surge, entonces, la pregunta de por qué no se ha elegido una alternativa que, siendo suficiente y no inferior a la «de referencia» en el conjunto de parámetros, incluidos los de «maniobras de aproximación» y «agitación interior», ofrezca unos mejores resultados desde un punto de vista ambiental. En esa situación se encuentra, por ejemplo, la alternativa 2ª, que de hecho obtiene una calificación superior a la de referencia en «agitación interior».

La respuesta es obvia: la elección efectuada es el resultado de una débil ponderación de los factores ambientales, y de una sobrevaloración de otros que, sin ser irrelevantes, no son en modo alguno determinante de la funcionalidad y operatividad del nuevo puerto que se proyecta.

Por tanto lo que late bajo el aparato «técnico» del documento es, como suele ocurrir en estos casos, una idea sobre el papel que deba jugar el medio ambiente en una sociedad. O, lo que es lo mismo, bajo la apariencia técnica late una ideología. En este caso una ideología que considera marginal el respeto a los factores ambientales y al entorno de la vida de la gente.

Tercera: Falta de ponderación de impactos cuya valoración es de importancia decisiva para tomar la decisión correcta.

Con todo, lo que está en juego en este caso no es sólo el medio ambiente, en una aceptación estricta, sino también otros bienes, cuya afección deberá ser adecuadamente ponderada si se pretende tomar una decisión que descansa de veras sobre un análisis coste/beneficio.

En efecto, desde mediados de los 80 del pasado siglo Asturias ha venido conociendo la progresión de un sector económico de importancia insignificante en el pasado: el turismo. Ese sector se ha desarrollado a pesar de la incredulidad de buena parte de la sociedad asturiana, instalada en la inercia de la vieja ecuación progreso=industria. Hoy esa realidad resulta ya incontestable, en términos de empleo y de contribución al PIB regional. De hecho la creación de empleo en este sector ha sido el factor más dinámico de la economía regional, hasta el punto de compensar buena parte de las pérdidas de empleo en la industria y el sector agrario.

Sin embargo las inercias culturales continúan menospreciando el papel de este sector, que en el conjunto de la economía española fue en su día, y sigue siendo, la clave de su desarrollo. Se afirma por ejemplo, con toda ignorancia, que en el Norte la climatología invalida un desarrollo significativo del turismo, cuando lo cierto es que en toda Europa regiones de características climatológicas mucho menos gratas han logrado poner en pie con éxito una industria turística de importancia.

En el caso de Asturias, todo el sector en la región, y de forma especial en su franja costera, se verá decisivamente beneficiado con la ya no lejana apertura completa de la Autoría del Cantábrico. La disponibilidad de esta infraestructura supondrá un flujo importantísimo de visitantes, que con toda probabilidad provocará un salto decisivo en el tamaño del sector (si la política es correcta también en su calidad).

Quizás la mayor restricción a ese desarrollo del turismo sea cultural, y afecte a toda la sociedad asturiana. Al no darle la debida importancia no se priorizan adecuadamente las políticas para el sector, ni los agentes privados disponen de un entorno social adecuado, ni la oferta se rige por las pautas de exigencia y calidad de cualquier producto, ni se ponderan los efectos sobre el sector a la hora de adoptar decisiones.

El caso de Gijón es paradigmático. Su posición y dotación son óptimas para ser la principal beneficiaria de los nuevos flujos de visitantes que canalizará la Autopista del Cantábrico, y para convertirse en el eje de referencia del turismo regional. Por otra parte algunos proyectos (centro de

talasoterapia, jardín botánico, recuperación de la Universidad Laboral) parecen suponer, por fin, una verdadera apuesta a favor del turismo. Sin embargo no parece ponderarse de forma adecuada la agresión que el proyecto supone para el futuro del sector.

En efecto, dentro de cualquier política turística la Playa de Gijón es el referente emblemático, y desde luego aporta la mayor congregación de personas para disfrutar del ocio. Por tanto la Playa, más allá incluso –si se quiere– de cualquier otra consideración, es un recurso económico de primera magnitud, en la ciudad y en la región, como ha señalado recientemente uno de los mejores conocedores del espacio urbano e industrial de la ciudad.

Así pues la cuestión de fondo no reside solamente en si los gijoneses perderán buena parte del horizonte visual desde la playa o en la pérdida de carácter de su oleaje, con ser estos aspectos en modo alguno desdeñables, al ser la playa, con sus actuales características, el verdadero centro urbano y emocional de Gijón. La cuestión de fondo es, también si Gijón puede construir una oferta turística de calidad que resulte creíble mientras se produce un deterioro significativo de su principal recurso turístico.

Cualquier actividad económica tiene sus exigencias, y sus servidumbres. El turismo es uno de las grandes potenciales de la ciudad, pero no se desarrollará por generación espontánea: requiere atención, políticas cuidadosas, actuaciones sostenidas desde los poderes públicos y un nuevo sistema de prioridades en las decisiones, que lo incluya como tal prioridad. Esto no es incompatible en modo alguno con el carácter industrial de la ciudad; antes al contrario, la mejora del hábitat para atraer el turismo es un factor primordial de localización de nuevas empresas, en los sectores de más interés. Pero hay algunas decisiones industriales -pocas- claramente incompatibles con la excelencia turística.

Colocar frente a los ojos del paseante por el Muro o la Playa un dique cerrando el horizonte, aquietar sus aguas o modificar su arenal son algunas de ellas.

La Evaluación del Impacto Ambiental sometida a información pública no incide en este aspecto, de tan sustancial importancia. Se limita a evaluar de modo descriptivo las perspectivas visuales, sin analizar en lo más mínimo el impacto que una obra de esa naturaleza pueda tener en el sector turístico actual y futuro de la ciudad. Por tanto resultaría adecuada la realización de un Estudio que, tras definir la relevancia presente y esperable del sector turístico en la ciudad, y el papel que dentro de él tenga la fachada marítima y singularmente la Playa –como recurso, por tanto, económico– establezca el impacto de la obra sobre la realidad y las expectativas del sector.

Aunque no sea ése el cometido de una EIA, en todo caso dicho estudio resulta necesario. Tal vez el instrumento adecuado sería una Evaluación del Impacto Estructural de la obra proyectada, estudio cuya finalidad según las Directrices Regionales de Ordenación del Territorio en vigor es el análisis de los costes y beneficios económicos y sociales derivados directa o indirectamente de una actuación. Entre las actuaciones sometidas a él se encuentran precisamente los puertos de interés general (Directriz 3.4). Dicha Evaluación debería centrar su atención en el impacto sobre el sector del turismo, por ser el que se presenta como más sensible a la ampliación propuesta.

En todo caso la ponderación de costes y beneficios, si se actúa con sentido de la responsabilidad, no puede quedar agotado en una disputa más o menos costumbrista sobre la pérdida del horizonte, o, como ya se ironiza, de «la rayina». Lo que está en juego es la solvencia de una de los principales caminos que hoy se abren al progreso material y social de la ciudad. Por tanto resultaría adecuada la realización de un Estudio de Impacto Estructural, que tras definir la relevancia presente y esperable del sector turístico en la ciudad, y el papel que dentro de él tenga la Playa –como recurso, por tanto, económico- establezca el impacto de la obra sobre las expectativas del sector.

## Resumen final.

A la vista de lo expuesto, cabe sintetizar las presentes alegaciones en los siguientes puntos:

1º- En la consideración del proyecto de inversiones es necesario separar aquellas de interés y beneficio evidentes y justificados –la ampliación del complejo de los «Muelles de la Osa» y la prolongación del actual muelle de minerales- de aquella otra -la creación de un nuevo puerto al norte del actual– que se basa en meras expectativas de discutible interés. En todo caso la Autoridad Portuaria debería informar con todo detalle del incremento de capacidad que ya supondrán las dos primeras obras citadas. Sólo así podrá afrontarse el debate en sus justos términos.

2º- Si nos atenemos, como resulta obligado hacer, al documento sometido a información pública, y en concreto al capítulo «justificación del proyecto», la necesidad de ese «nuevo puerto» no viene exigida por los tráficos objetivamente más interesantes –contenedores, ro-ro, pasaje nuevo

cabotaje, etcétera– ni tampoco por las necesidades a medio y largo plazo de las grandes empresas asturianas, sino, a lo sumo, por otras expectativas como el trasbordo de gráneles, que no están suficientemente verificadas, y cuyo interés objetivo, en todo caso, resulta más que discutible.

3º- En relación con dicho «nuevo puerto» la opción de la Autoridad Portuaria, a favor de una de las alternativas de mayor impacto ambiental (la denominada 3C), debe considerarse resultado de una débil ponderación de los factores ambientales, y de una sobre valoración de otros que, sin ser irrelevantes, no parecen en modo alguno determinantes de la funcionalidad y operatividad del nuevo puerto que se proyecta.

4º- En todo caso la ponderación de costes y beneficios de la obra requiere la realización de un nuevo estudio, tal vez bajo la figura legalmente prevista de «Evaluación del Impacto Estructural», que tras definir la relevancia presente y esperable del sector turístico en la ciudad, y el papel que dentro de él tenga la Playa –como recurso, por tanto económico– establezca, siquiera tentativamente, el impacto de la obra sobre las expectativas de este sector, y permita evaluarlo a la hora de tomar una decisión. Por todo ello Solicita de la Autoridad Portuaria de Gijón tenga por presentado este escrito, y por formuladas las alegaciones que contiene, a los efectos que de su propio contenido se desprenden.

Pedro de Silva Cienfuegos-Jovellanos es abogado, ex presidente del Principado de Asturias