

## ALEGACION CON MOTIVO DEL PROYECTO DE AMPLIACION DEL PUERTO DE EL MUSEL

Don....., con DNI nº....., residente en....., ciudad de.....

De acuerdo con los proponentes del proyecto, la ampliación del puerto de El Musel permitirá la entrada de barcos graneleros (bulkcarriers) de hasta 230.000 TPM y 20-25 metros de calado. Con ello se trata de abaratar más aún los costes de transporte de carbón térmico para Hidro/Cantábrico y otras empresas eléctricas, que de ese modo obtendrán beneficios todavía mayores. La ampliación (dicen) es necesaria, porque se prevé (realmente se desea) un gran aumento de los tráficos de estos carbones térmicos (en detrimento del carbón asturiano de HUNOSA, más caro). Además, la gran superficie ganada al mar servirá de parque de almacenamiento y mezcla de esos carbones. Nuevamente, todo en beneficio de unas empresas privadas muy concretas, que apenas generan empleo y son de las más contaminantes de la región, especialmente Hidro/Cantábrico, con su térmica de Aboño, donde prevé instalar un tercer grupo convencional que quemará, como los otros dos, ese carbón extranjero así aún más abaratado.

Deseo manifestar mi rechazo a este proyecto por los siguientes motivos:

1. En primer lugar, deseo resaltar las dificultades impuestas por la Autoridad Portuaria para el acceso de los ciudadanos a este proyecto y a la evaluación de impacto. Mientras se dedican las dependencias de la antigua rula de Gijón, en un lugar céntrico, para otro tipo de exhibiciones relacionadas con el puerto pero que son historia, se relega la exposición pública de un proyecto que afecta al futuro de la región a oficinas de difícil localización y alejadas del centro urbano. Por otro lado, la apertura del período de exposición del proyecto no ha sido anunciada con suficiente efectividad. Además, el proyecto es de formato farragoso y difícil lectura y no incluye la información requerida, remitiendo a otros informes previos (p.ej. de corrientes).
2. La misma empresa encargada del diseño del proyecto, y que por tanto cobraría un porcentaje de la ejecución de las obras, está asimismo encargada del estudio de impacto ambiental. Esta es, cuando menos, una práctica tendenciosa, si no incurre en una clara ilegalidad.
3. Cuando se evalúan los beneficios que la obra reportaría se aducen todo tipo de efectos positivos indirectos sobre el tejido económico de la región. Sin embargo, cuando se evalúan los impactos negativos, éstos se refieren exclusivamente a la pesca, que ya de por sí sale muy perjudicada. No se tiene en cuenta ningún impacto indirecto, como el efecto revulsivo sobre el turismo, o el bienestar de la población. Existe actualmente toda una metodología científica que permite poner precio a cualquier elemento del paisaje, por ejemplo, el horizonte, las olas,... a partir de encuestas a los ciudadanos y a los turistas. Esta metodología no se ha empleado en el presente proyecto, lo cual implica que se asigna un valor nulo a la línea del horizonte, o a las olas u otros aspectos ambientales. En este sentido, el equipo encargado del estudio de

impacto manifiesta un absoluto desconocimiento de las técnicas disponibles, así como falta de sensibilidad hacia los aspectos sociales.

4. No se ha realizado un estudio de corrientes (se remite a uno previo no presentado en el que no figuraba el efecto del dique previsto), ni si quiera desde el punto de vista teórico. Actualmente existen aparatos (por ejemplo, correntímetros doppler, o correntímetros tradicionales) que permiten realizar medidas precisas y extendidas en el tiempo del régimen de corrientes. Sólo se han estudiado las olas, y en el contexto de su efecto sobre el dique, pero no su efecto sobre el interior de la bahía. No se discute el efecto que un estrechamiento severo de la apertura hacia el mar de la bahía de Gijón tendría sobre el intercambio de agua como consecuencia de las mareas, y la reducción al canal existente al este del bajo de Amosucas.
5. La evaluación de impacto biológico es muy incompleta. Por ejemplo, no se dedica ninguna atención al potencial efecto del confinamiento de una gran zona marina. Normalmente, el confinamiento de masas de agua en zonas eutróficas suele conducir a fenómenos de mareas verdes que conducen a un deterioro de la calidad ambiental, con acumulación de sedimento anóxicos, y contaminación por materia orgánica. Por otro lado, todos los datos de este estudio se basan en otro estudio realizado con fines diferentes en el año 92. Este informe no se basa en muestras recogidas "ad hoc" para este fin.
6. El Estudio de Impacto Ambiental no considera los impactos producidos en las zonas de extracción de los materiales que constituirán el relleno del dique previsto. Se citan canteras existentes, pero no se indican los volúmenes que se piensan extraer de cada una de ellas, los movimientos de camiones y su posible impacto sobre el tráfico y el ambiente, y por tanto el Impacto Agregado del conjunto de la obra. En contra de la opinión de los redactores del EIA, sí pueden existir efectos sinérgicos, e incluso estos pueden ser de gran magnitud. Aparte del efecto ambiental, también tendrán un efecto económico asociado, como necesidad de mejora de infraestructuras.
7. La matriz de valoración de impactos (Pág. 6.284) realmente no los valora. Representa sólo una matriz de identificación de impactos, por lo que su validez, así como la matriz de calificación son apreciaciones, no consideraciones sustentadas en la información técnica aportada.

Sobre la necesidad de la obra del nuevo puerto, tampoco bien valorada y sin que figuren expresamente las partes interesadas con los beneficios económicos y de empleo que se pueden obtener, quiero hacer constar también mi desaprobación por los siguientes puntos concretos

A Los datos que contiene el propio Anteproyecto prevén pasar de los 5 millones de toneladas actuales de carbón térmico a 8 millones hasta el año 2020 (previsión tendencial) o a 10 millones en dicho año (previsión voluntarista). Por el contrario, los graneles para Arcelor (mineral y carbones siderúrgicos) sólo aumentarán ligeramente (de 4,3 millones de toneladas de carbones siderúrgicos en el año 2000 hasta 5,3 en el 2020 (previsión tendencial) o a 5,5 millones en dicho año (previsión voluntarista). Por tanto, no es la empresa siderúrgica Arcelor

la que necesita esta megalómana ampliación del puerto, sino las eléctricas. Y tampoco es que "la necesiten", realmente, pero la quieren para aumentar sus beneficios.

B Con la actual ampliación del muelle del Ingeniero M. León, en la actual terminal de graneles sólidos ya pueden atracar simultáneamente dos barcos de 170.000 toneladas. Y realmente ya han entrado barcos de más de 200.000 toneladas. Los calados actuales en bajamar media viva equinoccial (B.M.V.E.) ya llegan a los 21 metros. Por tanto, las diferencias prácticas con la gigantesca ampliación proyectada son mínimas. Con ellas, los grandes graneleros no tendrán la menor demora en el atraque (lo que abarata los costes), y las eléctricas dispondrán de una enorme superficie de almacenamiento de carbones en el propio muelle. En otras palabras, tendrán un gigantesco parque de carbones sobre el terreno ganado al mar, y claro, para ello habrán dañado irreparablemente la mar, la playa, el paisaje y el medio ambiente cotidiano de los gijoneses.

C Cuando se redactó el Anteproyecto, la terminal de 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 Km. 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% 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, sobra 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.

D Es importante destacar que en el Anteproyecto no se consideran ni el tercer pórtico ni la grúa móvil, ni la nueva cinta transportadora, todo ello ya en funcionamiento desde hace meses. Los datos que contiene el Anteproyecto no se ajustan, por tanto, a la realidad. Y si los datos en que se basa el Anteproyecto no son los reales, es obvio que sus conclusiones no pueden ser correctas, sino igualmente "voluntaristas", o sea, se trata de deformar la realidad para que coincida con la voluntad que se tiene de construir el "superpuerto", para beneficio de unas determinadas empresas: las eléctricas.

E El tráfico de mercancía general de El Musel, es casi insignificante: tan sólo 600.000 toneladas frente a 18,869 millones de toneladas de graneles en el año 2000, y sólo aumentará un uno por ciento hasta el año 2020.

F Según el análisis realizado en el Anteproyecto, no hay competencia alguna con otros puertos españoles (ni portugueses), todos tienen sus propios tráficos

cautivos, así que es radicalmente falso el argumento de que puedan "perderse tráficos" si no se amplía el puerto del desmesurado modo previsto.

G Como el propio Anteproyecto reconoce, el tráfico de graneles se basa en productos de escaso valor añadido con destino a empresas localizadas en el entorno del puerto. La incidencia sobre el resto de la economía asturiana en general es mínima. Por tanto, no cabe esperar absolutamente ninguna "activación" económica ni ninguna mejora de la economía general de la ciudad ni de la región. Por el contrario, es evidente que el sector terciario, sobre todo el hostelero y turístico, sufrirá daños muy graves e irreparables y ello por dos razones principales:

Mi oposición se concreta además en otros aspectos que no aparecen estudiados en el Estudio de Impacto Ambiental y que considero de gran interés, por la necesidad y el impacto que producirá en la ciudad y el entorno

- Durante los 15 años de la fase de construcción, la calidad de las aguas (de baño y de pesca) se deteriorará por el vertido de 60 millones de metros cúbicos de material de relleno (de ellos un 20% de finos). A ello hay que sumar todos los enormes impactos del tráfico por el transporte en camiones de este material, y las emisiones de polvo que conllevarán. Y no se debe olvidar la emisión de CO<sub>2</sub> generado por el movimiento de 2.000.000 de camiones de gran tonelaje

- Una vez acabada la obra, la playa de San Lorenzo de Gijón, una de las mayores y mejores (si no la mejor) playas urbanas naturales de España, auténtico "pulmón vital" en el centro de la ciudad, fundamental lugar de asueto y expansión de los gijoneses y principal reclamo turístico de la ciudad, quedará convertida en un embalse de aguas prácticamente estancadas, y con el horizonte cerrado en su mayor parte por un gran dique, por encima del cual sobresaldrán, además, los enormes buques graneleros (de 325 metros de eslora, o sea de longitud aproximadamente equivalente a 3 campos de fútbol y 26 metros de puntal, es decir de altura), los pórticos descargadores y las montañas de carbón que se apilen en el muelle, todo ello sólo para beneficio de las eléctricas. Llevan década y media tratando de hacer de Gijón un "destino turístico", y ahora van a eliminar todo lo conseguido en este aspecto. Obviamente, no puede atraerse turismo con semejante panorama.

- A ello hay que añadir, entre otras cosas, las gravísimas repercusiones sobre la pesca de bajura, con la destrucción de nada menos que 42 importantes caladeros, como recoge el propio Anteproyecto, además del cambio de corrientes y, desde un punto de vista ecológico, los impactos sobre las aves marinas y migratorias.

- Como todo el mundo sabe, Asturias es muy excedentaria en electricidad. Casi el 60% de los kilovatios aquí generados se envían fuera. Asturias es, con gran diferencia, la región de España y de Europa con mayor número de centrales térmicas súper contaminantes, en cifras absolutas y relativas (entre los impactos producidos hay que indicar: las centrales hidroeléctricas que han modificado nuestras cuencas fluviales; el desarrollo reciente de los parques eólicos que afectan a nuestros montes, sin reducción de la producción termoeléctrica; el sin

fin de líneas eléctricas de alta tensión). Las eléctricas, creando escasísimos puestos de trabajo, se llevan enormes beneficios, dejándonos a los asturianos la devastación ambiental y paisajística y la contaminación atmosférica. La alternativa del gas, como energía menos contaminante, ni siquiera se contempla en el Anteproyecto, y recientemente el propio ministro de economía descartaba públicamente la instalación de una planta regasificadora en Gijón. Cuando la modernidad y el futuro está en el gas y las centrales de ciclo combinado, lo que nos ofrece el Anteproyecto de ampliación del puerto es una vuelta al pasado, a la convencional y emisora de gases de efecto invernadero quema de carbón, y además multiplicada.

- Se trata de, en suma, que las eléctricas ganen más dinero quemando carbón más barato (gracias al "superpuerto") a costa de nuestro medio ambiente, de nuestra playa, de nuestro aire (todavía más contaminación por humos de la térmica de Aboño) y de nuestra calidad de vida. Y al decir "nuestra" estamos hablando de la mayor ciudad de Asturias, Gijón, con sus 265.000 habitantes, a lo que hay que sumar la población de los concejos vecinos, que igualmente sufrirán las consecuencias (otras 100.000 personas más).

En resumen, el conjunto de impactos ambientales negativos o no bien evaluados, la necesidad de la obra no claramente sustentada y la no consideración de los aspectos sociales, los que constituyen razón más que suficiente para decir que NO a la ampliación de El Musel proyectada.

En conclusión: existe una gran desproporción entre medios y fines, entre perjuicios generales y beneficios particulares, entre daños de toda índole para la colectividad y ventajas económicas para unos cuantos. Tan grande es la desproporción, que resulta ineludible preguntarse las razones por las cuales determinados políticos pretenden que se haga esta faraónica obra, y que -naturalmente- se financie con cuantiosos fondos públicos (curiosamente, en la documentación que se presenta estos días no figura de forma clara y determinada el COSTO presupuestado para esta obra.). Dinero de todos para beneficio de unos pocos (poquísimos) y en perjuicio de la inmensa mayoría.

-NO, porque es totalmente innecesaria y superflua desde el punto de vista de los intereses económicos y generales de Gijón y de Asturias.

-NO, porque resulta claramente contraproducente desde una perspectiva económica de conjunto en que se consideren los impactos sobre los demás sectores afectados (comercio, hostelería, turismo, pesca).

-NO, porque los gijoneses tenemos derecho a que no se sacrifique nuestra playa, nuestra mar, nuestro aire, nuestro medio ambiente, nuestro cotidiano paisaje, nuestro horizonte y nuestra calidad de vida, en suma, a la voracidad sin límites de unas empresas privadas multinacionales, que sólo van a dejarnos humo, polvo, basura y contaminación, para generar más kilovatios destinados al exterior, quemando carbón cuyo transporte les saldrá aún más barato a nuestras expensas.

Fdo, D. XXXXXXXX

En,... a... de... de... 2002