

PRIMERAS JORNADAS TECNICAS sobre:

## **EL SUPERPUERTO Y REFUGIO DE GALICIA**

Ferrol, 16, 17 y 18 de enero de 2008

Auditorio del FIMO (Feria Internacional de Muestras del Noroeste), Punta Arnela-La Malata, S/N

### **3ª jornada (18 de enero de 2008): “EL PROYECTO ÁRTABROS”**



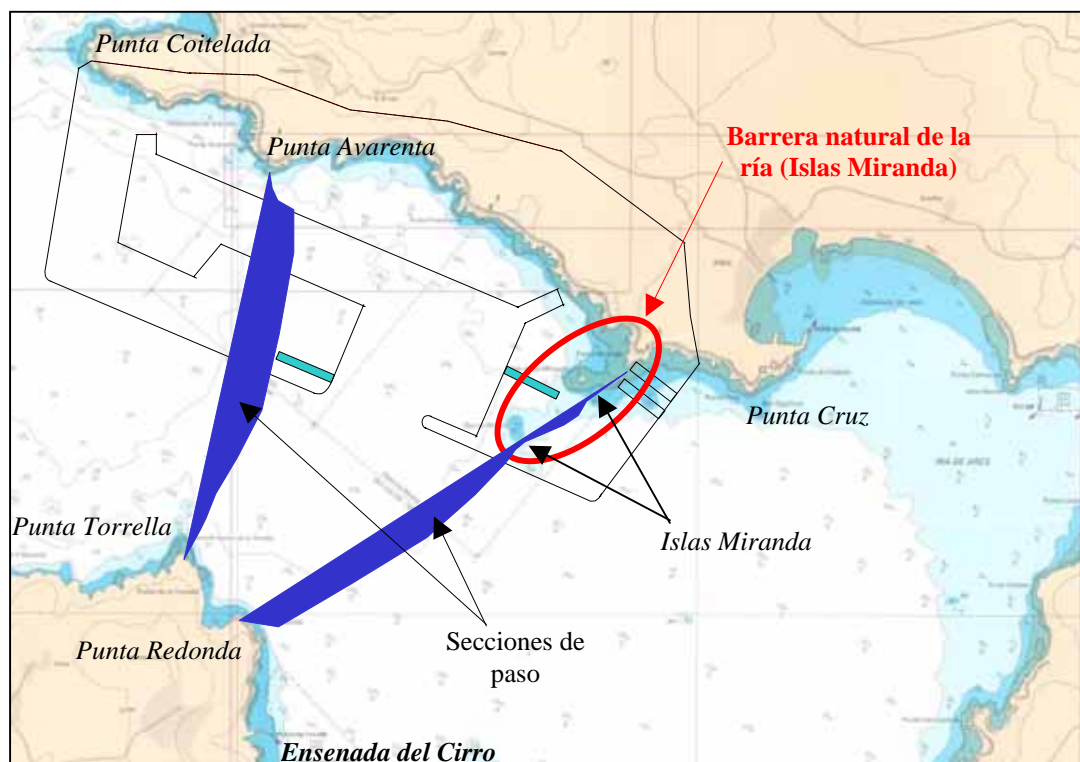
Mesa 9ª de las jornadas

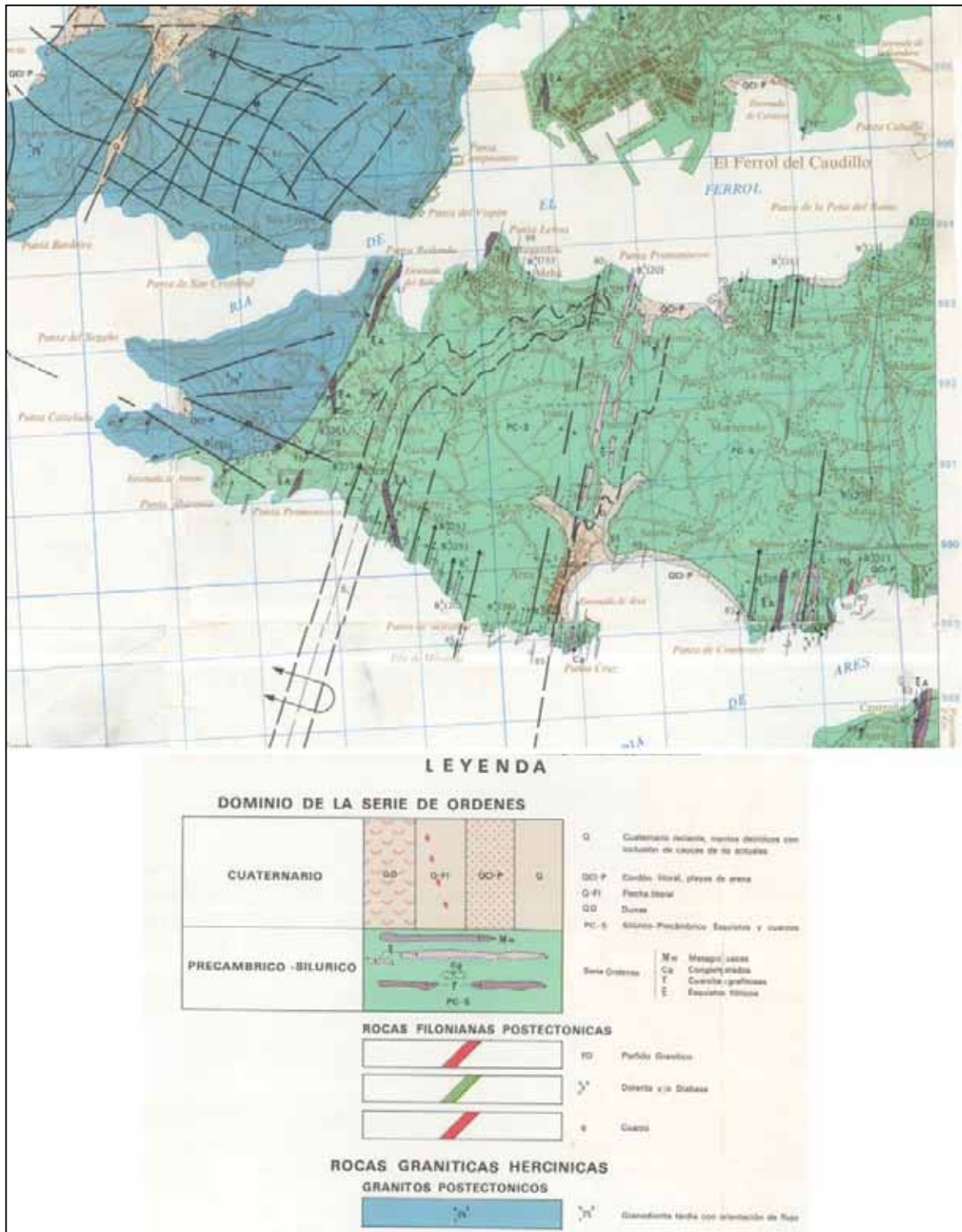
## 12,00 IMPACTO AMBIENTAL DE ÁRTABROS



**D. Enrique de Faragó Botella** - Director del Área de Ingeniería Ambiental de PROES CONSULTORES, S.L., Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

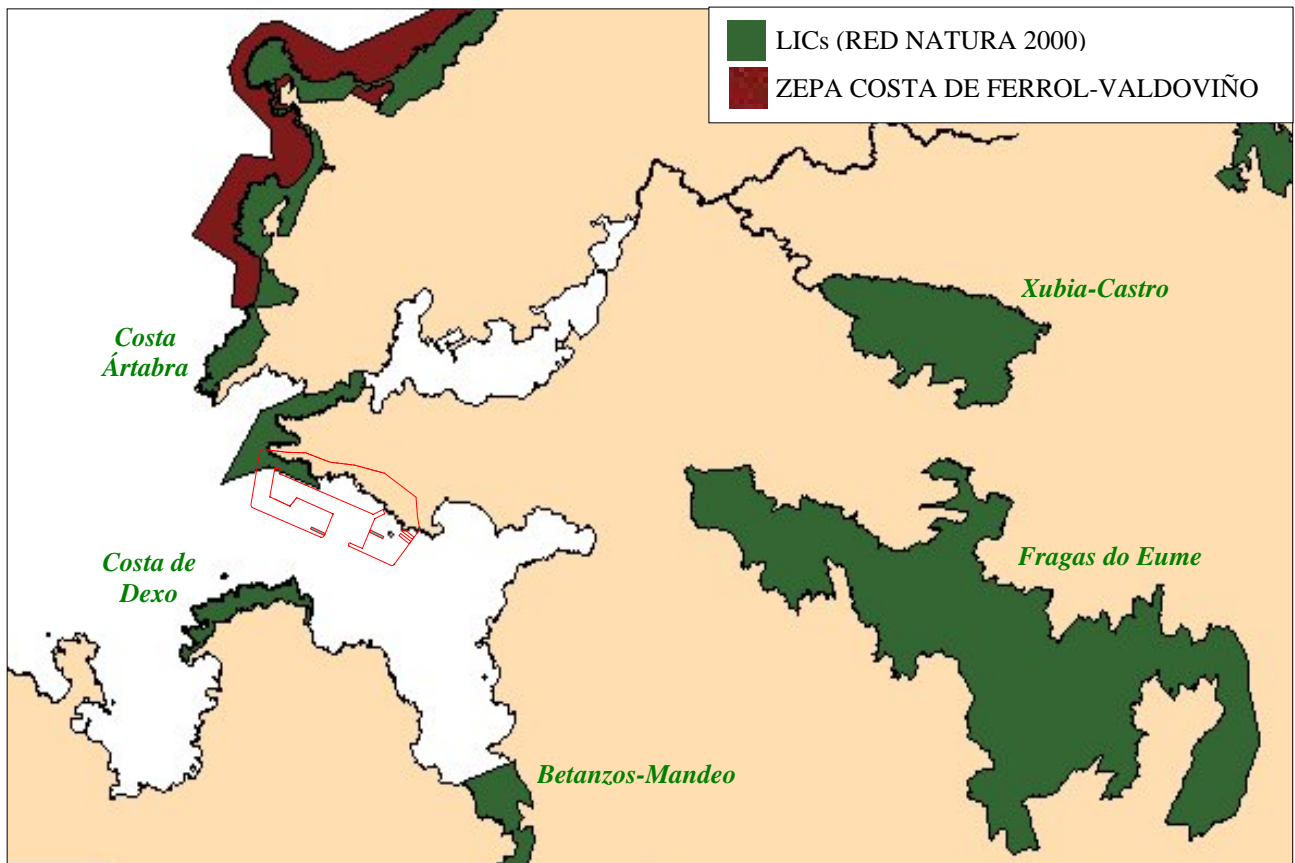
Comenzó el Sr. de Faragó hablando del medio físico de la ría de Ares, es muy amplia con alternancia de acantilados y playas, que incluye los estuarios del Eume, del río Baxoi y la ría de Betanzos. Dispone de calados en el entorno de 25 m y con una barrera natural formada por las islas Miranda:





El efecto barrera de la ría ya existe debido a las islas Miranda y los bajos que les rodean. No obstante se producirá un mayor estrechamiento, con el único efecto previsto de una baja aceleración de las corrientes que no tiene porqué afectar negativamente a las playas ni en los ecosistemas de la ría, dado el amplio paso que permanece libre (ancho de 1,8 Km. con calados de más de 30 m) como muestran los estudios y cálculos realizados en el Estudio Preliminar de Impacto Ambiental. Por lo tanto, no afectará de forma significativa ni a la hidrodinámica ni a las tasas y zonas de sedimentación.

Posteriormente se centró en los oleajes, vientos y niveles del mar, pasando luego analizar otros factores. La calidad de las aguas y en el sistema trófico de la ría de Ares no tienen porqué verse afectados, tal y como sucede con los enclaves existentes en las rías más ricas del mundo.



Posteriormente analizó los valores naturales:

LIC Costa Artabra: Sus tres enclaves principales son la Serra da Capelada, la Laguna y Arenal de Valdoviño y la Laguna de Doniños. Los tres se encuentran alejados de la zona del Puerto.

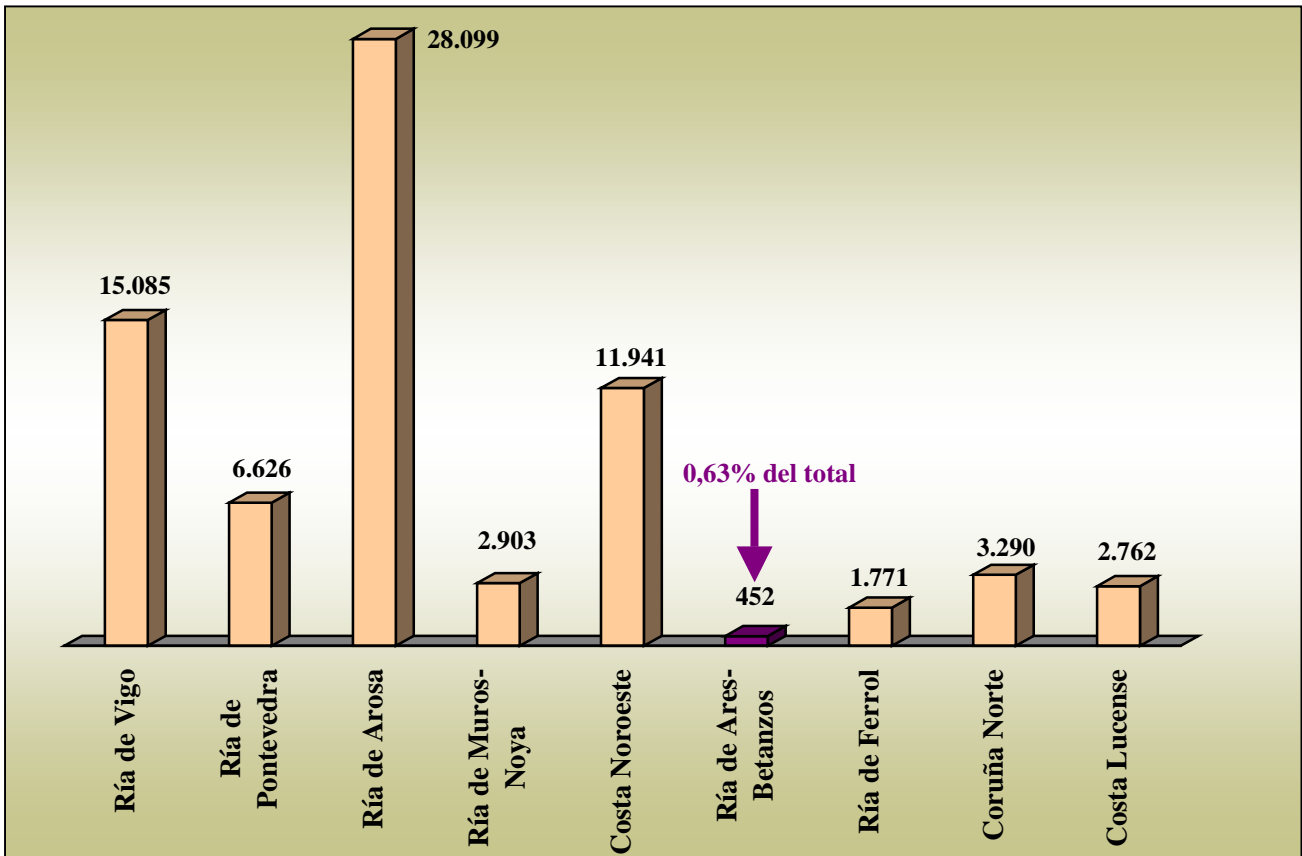
Hábitat de interés: acantilados con vegetación de costa Atlántica. El área afectada y su único hábitat existente (“(1230) *Cantís con vexetación das costas atlánticas e bálticas*”), se encuentra fuera de los principales objetivos de la protección comunitaria. Además, de acuerdo con lo indicado por la Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea en su documento “*Avaliação de planos e projectos susceptíveis de afectar de forma significativa sítios Natura 2000. Guia metodológica sobre as disposicións dos nos 3 e 4 do artigo 6º da Directiva ‘Habitats’ (92/43/CEE)*”, el impacto sobre el LIC por su extensión no es significativo y, por tanto, el proyecto no afecta de forma apreciable al lugar, lo cual permite proceder a la desafección de la zona afectada informando a los organismos de la UE y sin necesidad de autorización expresa de éstos.

LIC Costa de Dexo: Calidad paisajística y zona de nidificación de aves marinas. No se ve afectado.

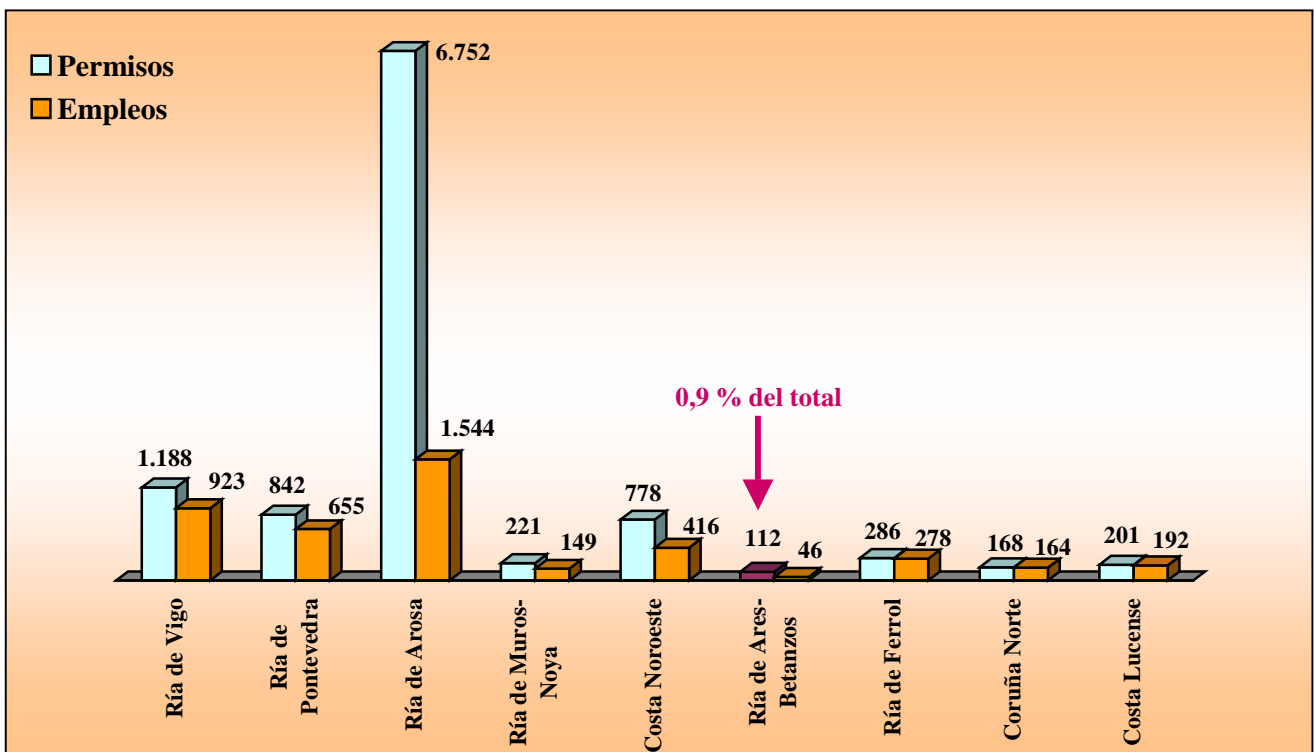
LIC Betanzos-Mandeo: Vegetación marismeña y zona de entrada de Salmón Atlántico. No se ve afectado.

El proyecto afecta a más de 6 Km. de costa y existe un cierto impacto ambiental, no obstante éste es mucho menor que el de otros puertos actualmente en construcción en España. El impacto para el sector pesquero será casi nulo dado que en la zona prácticamente no existe ninguna actividad extractiva, salvo la de algunos pescadores aficionados. Los volúmenes de pesca que Ares y Sada contabilizaron durante los últimos años provienen de los caladeros exteriores, principalmente Valdoviño-Cedeira y Punta Langosteira (en el futuro provendrán solamente de Valdoviño-Cedeira porque los de Langosteira han desaparecido con la construcción del puerto exterior de A Coruña). El impacto para el marisqueo tampoco será importante dado que no existe actividad extractiva comercial, salvo la recogida puntual de percebes por los lugareños en una pequeña zona de punta Coitelada, que con el puerto se

incrementará mediante la repoblación del dique de abrigo. El impacto en el sector acuícola no sólo no será negativo, sino que será positivo dado que a pesar de la necesidad de trasladar las dos bateas anteriormente mencionadas, en el puerto se prevé la creación de un área acuícola mucho más amplia.



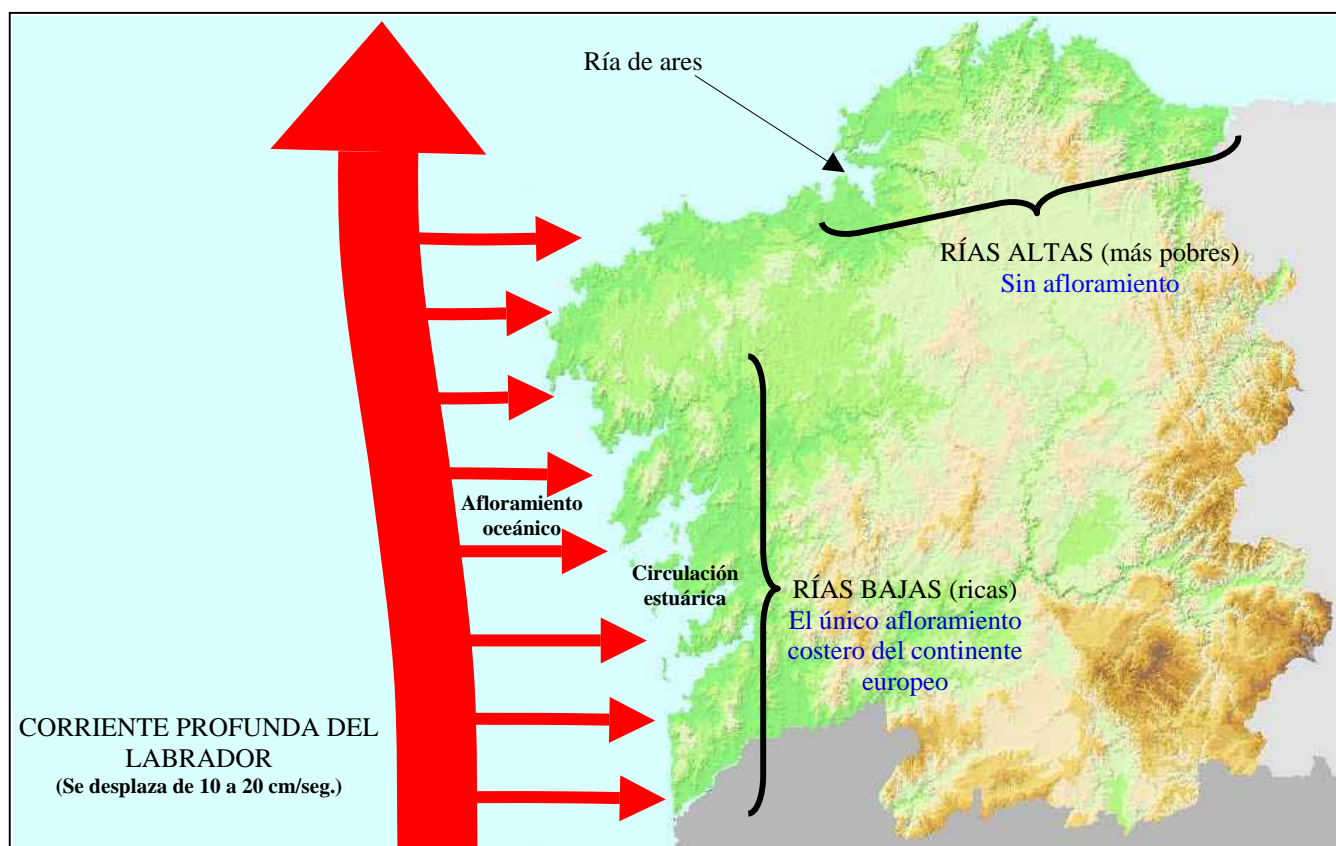
VALOR DE LA PRODUCCIÓN DEL MARISCO GALICIA (EN MILES DE €)  
 Fuente: Consellería de Pesca y Asuntos Marítimos de la Xunta de Galicia (datos del año 2001)



Nº DE PERMISOS Y EMPLEOS MARISQUEROS EN GALICIA  
 Fuente: CES - Consello Económico e Social de Galicia (datos del año 1999)

Los datos de las actividades correspondientes a los años 1999 a 2001, según cada caso, fueron extraídos de la Consellería de Pesca aunque no existen publicaciones oficiales posteriores que ofrezcan información más actualizada por separado para la ría de Ares-Betanzos. Los datos presentados pueden contrastarse con los ofrecidos por estudios como los del Dr. Pedro Arias Veira de la Universidad de Santiago, publicados en el “Libro Verde de la Política Marítima de Galicia”, donde se puede ver que el peso del empleo del sector pesquero en la zona está en el nivel más bajo de Galicia. De todas formas, los datos históricos existentes desde hace más de medio siglo indican que esta ría es la más pobre de toda Galicia y que apenas ha gozado de riqueza marina alguna. Por otra parte, resulta muy llamativo que ADEGA publique en su página web, dentro de un artículo titulado “O Porto exterior de Ferrol”, un texto comparativo que dice “Só na Enseada do Baño (Mugardos), existen máis especies de moluscos que en toda a ría de Ares”.

El puerto tampoco afectará a la distribución de especies, dado que en el lugar previsto para construcción no existe ningún tipo de explotación y aprovechamiento (salvo dos bateas que pueden trasladarse), y además los estudios biológicos indican que la zona es muy poco activa. Por otra parte, indicar que la escollera del dique de abrigo será una nueva área de asentamiento que suplirá en buena medida el sustrato rocoso ocupado por el puerto. En cuanto al posible “reclutamiento” de especies no se verá grandemente afectado, aunque si hay que destacar la entrada de salmón del atlántico a los ríos Eume y Mandeo, debido a que la bocana de la ría será todavía muy amplia tras la construcción del puerto (1.800 m.). Así pues, los efectos no serán irreversibles para la pesca y el marisqueo de la ría de Ares, porque en realidad son casi inexistentes al no tener ninguna especie propia ni reclutar prácticamente nada, debido a que es una ría “lavada” (profunda, rocosa y arenosa) y sin afloramientos de aguas profundas y frías del atlántico norte. Las rías, para que sean ricas tienen que ser planas y con circulación estuárica con el fin de posibilitar que los nutrientes se depositen en el fango.



En las Rías Bajas hay dos afloramientos al año, uno a comienzos de la primavera y otro a finales del verano

El impacto en el sector turístico no será muy alto dado que en la zona del puerto no existe actividad turística, aunque se ha considerado entre moderado y severo debido al potencial que en un futuro pudiera tener.

Este proyecto de puerto y refugio responde a una necesidad. La bondad de la ría de Ares frente al resto de las rías gallegas es incuestionable, porque las demás son mucho más ricas en marisqueo y pesca, y además en unos casos no disponen de los calados de Ares o en otros necesitan grandes inversiones para alcanzarlos y disponer de una gran superficie portuaria cercana a ellos.

### EVALUACIÓN DEL IMPACTO AMBIENTAL DE ÁRTABROS

La evaluación del Impacto Ambiental de Puerto Ártabros ha de realizarse desde un punto de vista global analizando la bondad del emplazamiento como lugar de refugio, ya que sus diques tendrán capacidad para acoger todo tipo y tamaño de buques, características inexistentes en ningún puerto de la fachada atlántica peninsular. Es mucho más positivo disponer de un puerto refugio en la costa gallega que la pérdida de 6 Km. de una costa poco rica, porque su inexistencia ha supuesto continuas catástrofes que han provocado un empobrecimiento de Galicia. La última (Prestige) además de producir cuantiosas pérdidas económicas (calculadas por los expertos en unos 5.000 M€), ha producido daños en la salud de los pescadores, mariscadores y voluntarios y ha llevado a la desaparición de ciertas especies marinas.

Como puede verse en la matriz de impactos ambientales del proyecto, el principal impacto es el visual o del paisaje porque se verá afectada la calidad paisajística aunque se mitigará en lo posible mediante medidas correctoras.

		Beneficioso			Perjudicial			
		Muy alto	Alto	Bajo	Compatible	Moderado	Severo	Crítico
Aire	Calidad del aire				x			
	Ruidos				x			
Agua	Agua superficial				x			
	Agua subterránea				x			
Tierra	Geología				x			
	Edafología					x		
	Erosión				x			
	Proceso estabilidad				x			
Vegetación	Vegetación					x		
Fauna	Fauna terrestre					x		
Agua	Calidad agua de mar				x			
	Sedimentación marina				x			
Ecosistemas	Dinámica litoral				x			
	Flora y fauna marina					x		
Paisaje	Calidad paisajística						x	
Economía	Empleo	x						
	Actividad económica	x						
Infraestructuras	Comunicaciones		x					
	Planeam. urbanístico				x			
Usos territorio	Actividad pesquera					x		
	Actividad marisquera					x		
	Recreativo y turístico					x		
Patrimonio cultural	Afección patrimonio				x			
Población	Calidad de vida		x					
<b>VALORACIÓN</b>		<b>2</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>12</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>0</b>

## CONCLUSIONES

- Toda obra portuaria supone un grado de impacto ambiental.
- El lugar previsto para la construcción del Superpuerto Ártabros es un emplazamiento dónde el impacto ambiental sería mínimo en comparación con casi cualquier localización de la costa gallega. Reúne unas condiciones muy adecuadas con un coste ambiental comparativamente bajo y un impacto socioeconómico muy favorable.
- Ártabros como puerto refugio, tendrá unos impactos medioambientales positivos importantes que además afectarán beneficiosamente a todos los puertos de Galicia:
  - Importante creación de empleo, con más de 30.000 puestos de trabajo.
  - Elevada generación de riqueza, de más de 10.000 millones de euros.
  - Protección ambiental de toda la costa atlántica española
  - Posibilidad de concentrar medios anticontaminación en un punto.
  - Favorece el transporte marítimo de mercancías frente al terrestre.

Estas razones aconsejan un apoyo explícito, puesto que es indudable que todo el litoral gallego mejorará con su existencia. La conveniencia de un puerto refugio es incontestable, y posiblemente la aceptación de este proyecto sería mucho mayor por la Administración, si la iniciativa se materializase dentro del sector público. Por ello, los criterios de evaluación deben ser homogéneos para toda la costa, porque las exigencias acerca del impacto ambiental de Ártabros no parecen seguir las normas aplicadas en otros puertos, toda vez que el impacto del Superpuerto resulta ampliamente compensado por sus prestaciones sociales, económicas y ambientales.

### Intervención de un asistente a las jornadas

*Le damos las gracias por su buena exposición pero creemos que ha sido cauto a la hora de afrontar el impacto ambiental. Quisiera profundizar en cuatro puntos clave que Ud. ha abordado:*

1. *Ocupación: La ocupación de la ría es baja teniendo en cuenta su gran amplitud y no muy importante para un puerto de sus características, con una proporción de suelo útil/ocupado muchísimo más alta que otros puertos. Por ejemplo Langosteira construye un dique cuya base sobre el fondo marino tiene un ancho medio de unos 220 m, ocupando unas 65 Ha sobre el lecho marino para abrigar una explanada de 143,5 Ha (más del doble).*
2. *Efecto barrera: El efecto barrera no fue un inconveniente a la hora de aprobar el proyecto del Puerto Exterior de Ferrol, en una ría mucho más estrecha, que con un espigón de 1,1 Km. redujo significadamente su bocana.*
3. *Calidad de las aguas y en el sistema trófico: Estudios realizados en las rías de Vigo y Arosa, donde conviven puertos, pesca, gran cantidad de bateas y otros tipos de marisqueo, indican que la contaminación proviene de los residuos urbanos y no de las actividades portuarias a pesar del intenso tráfico marítimo, motivo por el cual han sido aprobadas ampliaciones. Otro ejemplo es una ría tan rica en especies marinas como la de Ferrol, donde funciona una planta de gas en el Puerto de Reganosa-Forestal del Atlántico. Esta planta dispone de vaporizadores que utilizan 11.000 m<sup>3</sup> por hora de agua de la ría (264.000 m<sup>3</sup> por día), y desde el 09-05-2007 ha vertido unos 31.365.545 m<sup>3</sup> de aguas residuales esterilizadas (correspondientes a 9 gaseros con una regasificación de 896.158 m<sup>3</sup> de GNL), con restos de cloro y entre 6 y 8 grados centígrados mas frías. Pues bien, tanto el puerto como la planta han sido autorizados y a la vista de los otros casos, en la ría de Ares tampoco se deben producir cambios en la calidad de las aguas y en el sistema trófico con un adecuado control ambiental.*

4. *Impacto en el sector turístico: Este impacto no será muy alto dado que en la zona del puerto no existe actividad turística, aunque Ud. lo ha considerado entre moderado y severo debido al potencial que en un futuro pudiera tener. La existencia de puertos no ha resultado un inconveniente en rías tan turísticas como la de Vigo o Arosa, donde han sido aprobadas ampliaciones. A destacar que el puerto con los depósitos de colas y de gas de Forestal del Atlántico-Reganosa, construidos frente a la ciudad de Ferrol (cuya ría sí recibe bastante más turismo que la de Ares), ha sido aprobado por todos los organismos competentes. Por lo tanto, el impacto en el sector turístico no debe ser tan importante e incluso puede verse favorecido con las actividades náutico-deportivas, ya que el abrigo del puerto permitirá su mayor desarrollo y evitará la destrucción de embarcaciones y pantalanes de los puertos interiores de la ría, como ocurrió recientemente en el pueblo de Ares por un temporal con mar de fondo.*

#### Intervención de un asistente a las jornadas

*Hay una pequeña parte de la Red Natura que afecta a Ártabros. Lo mismo se planteó para la instalación de piscifactorías en Galicia, pero no fueron autorizadas y se desecharon. Las empresas buscaron otros emplazamientos encontrándolos en Portugal también dentro de la Red Natura 2000 y con un mayor grado de protección, y allí se autorizaron y están construyendo las piscifactorías. Esto lleva a pensar que políticamente se utiliza para actuar arbitrariamente. La normativa no parece ser homogénea ni rigurosa, ya que se utiliza a conveniencia de los políticos de turno.*

Respuesta.- En nuestro caso se ha hecho un análisis de los motivos por las que se creó la Red Natura 2000 en Punta Coitelada, y hemos visto que no existe ninguna de las razones que motivaron su clasificación por lo que hemos solicitado su descatalogación. La Red Natura ha sido protegida por la legislación nacional y en el caso de Punta Coitelada no lo ha sido.

#### Intervención de un asistente a las jornadas

*En la ría de Ares se hace la prueba de la milla náutica. ¿Habría algún problema con esto?*

Respuesta: Hoy en día estas pruebas de la milla se hacen con GPS, vía satélite, por lo que ya no se usan las marcas terrestres para las pruebas de velocidad de los buques. Ya existe una respuesta oficial del Ministerio de Defensa que no plantea problemas. En todo caso, se podría mantener esas marcas con solo desplazar una de ellas más al interior en una parte afectada por el puerto.