



CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL SEGURO
OFICINA DE PLANIFICACIÓN HIDROLÓGICA

ENTRADA
FECHA **28 ENE. 2009**
Nº **28/09**

COPIA A
ORIGINAL A

Fecha : 26-01-09
J. A. Verc

S/Ref. :

N/Ref. :

Plan Hidrológico

Para informe
 Para conocimiento
 Para despachar conmigo
 Preparar contestación

Destinatario :
D. Mario Urrea
CONFEDERACION HIDROGRAFICA DEL SEGURO
Plaza Fontes, 1
30001 Murcia

Sigue plan.

Asunto: Alegaciones ~~para incorporar~~, al documento de Planificación Hidrológica, la futura infraestructura portuaria de el Gorguel

Puerto de Cartagena

Autoridad Portuaria de Cartagena

De acuerdo con el artículo 6.5 de la Instrucción de Planificación Hidrológica, por el presente escrito solicitamos que para la elaboración definitiva del documento de Planificación Hidrológica, se tenga en cuenta la futura infraestructura portuaria de el Gorguel, ya que puede modificar las características físicas de la masa de agua superficial, afectar a la calidad de esa masa de agua ó a sus propiedades hidromorfológicas.

Para ello, se les adjunta la siguiente información :

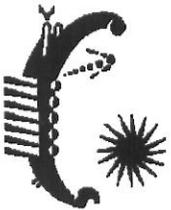
- Un resumen de la actuación prevista con la justificación de la necesidad, los posibles impactos ambientales y las medidas previstas para su minimización.
- Planos de situación de la actuación.

Esperamos que la información aportada sea suficiente para que esta futura actuación quede consignada y explicada específicamente en el futuro Plan Hidrológico, quedando a su disposición para ampliar cuanta información adicional estimen oportuna.

El Director,

DIRECCION
AUTORIDAD PORTUARIA DE CARTAGENA
Pedro Vindel Muñiz -





Puerto de Cartagena



Autoridad Portuaria de Cartagena

NUEVA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA PROYECTADA EN "EL GORGUEL". RESUMEN DE LA ACTUACION PREVISTA

1.- Introducción.

Según el diseño preliminar realizado por la Autoridad Portuaria la nueva dársena portuaria en El Gorguel podría desarrollarse en dos fases, atendiendo a las necesidades de la demanda. La primera de ellas contaría con una superficie de 140 hectáreas y dispondría de tres muelles, uno de 1.465 metros de longitud en alineación recta, otro perpendicular al anterior de 255 metros de longitud, y un tercero con 350 metros. El primero de ellos se destinaría a terminal de contenedores, con una capacidad estimada en torno a los dos millones de *teus* anuales. Los otros dos muelles se destinarían a mercancía general convencional y tráfico roll-on/roll-off, para lo cual incorporaría dos tacones ro-ro. El desarrollo de la segunda fase del proyecto supondría la creación de una segunda terminal portuaria con 1.225 metros lineales de muelle y una superficie de 50 hectáreas, con capacidad estimada de un millón quinientos mil *teus*. Dichos valores de capacidad estimados se basan en altos porcentajes de transbordo, los cuales son habituales en terminales del tipo *hub*. Esta nueva dársena, requiere la ejecución de nuevos diques para garantizar el abrigo suficiente a los nuevos muelles. La longitud estimada de diques para la primera fase rondaría los 3.300 metros lineales, más otros 1.500 metros en la segunda fase. La profundidad de fondeo de los mismos llegaría hasta los



Puerto de Cartagena



Autoridad Portuaria de Cartagena

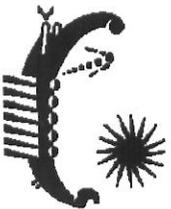
2.- Justificación de su necesidad.

La Región de Murcia y su puerto, el Puerto de Cartagena, gozan de una situación geográfica privilegiada en relación a las grandes rutas marítimas que surcan el mediterráneo desde Suez hasta Gibraltar.

La propia Unión Europea apuesta por reforzar los puertos del Sur de Europa, de manera que las mercancías destinadas a estos países, sean desembarcadas en sus propios puertos, en lugar de hacerlo en los grandes puertos europeos del Norte de Europa, como Rotterdam o Amberes, y después tenga que atravesar toda Europa por carretera, con el consiguiente mayor impacto ambiental.

Existen una serie de medidas de la Comisión Europea para fomentar el transporte marítimo, como medio más sostenible medioambientalmente, y que resultará vital en la lucha contra el cambio climático. Lo que queremos con este proyecto es aprovecharnos también en la Región de esa cercanía a las rutas de los buques, que escalen en la Región, aportando valor añadido y riqueza a la misma.

Se han encargado estudios a las más prestigiosas empresas consultoras del mundo, como la Hamburg Port Consulting, de Hamburgo, o la británica 'Ocean Shipping Consultants', coincidiendo ambas en afirmar que el ritmo de crecimiento del tráfico marítimo en el Mediterráneo ronda el 10% y se espera que se mantenga a ese ritmo en los próximos años. Esto es debido fundamentalmente al incremento del comercio con los gigantes asiáticos y a la globalización. Se estima que hasta el año 2014 existe suficiente capacidad portuaria en el Mediterráneo Occidental para absorber esos tráfico, pero a partir de 2015 serán necesarias nuevas terminales portuarias para cubrir la demanda.



Puerto de Cartagena



Autoridad Portuaria de Cartagena

Existe otro factor tecnológico a tener en cuenta, como es el aumento progresivo del tamaño de los buques portacontenedores. Actualmente ya están operativos algunos de estos megabuques, pero la cartera de pedidos en los astilleros de buques similares es enorme. Quiere decir esto que en el año horizonte 2015 estos megabuques surcarán las grandes rutas este-oeste en el Mediterráneo, escalando sólo en aquellos puertos que impliquen un menor desvío respecto de estas grandes rutas y que tengan calados suficientes para albergar estos megabuques. Pues bien, la zona de Cartagena cumple con ambas condiciones y según los expertos antes mencionados el planteamiento de una gran terminal en el ámbito de Cartagena resulta totalmente justificado, fundamentalmente porque el volumen potencial de tráfico se sustenta en tres ejes, el transbordo de contenedores tipo *'hub&spoke'*, el transbordo tipo *'relay'* y el tráfico import/export.

El estudio de la consultora londinense OSC augura para Cartagena, por su ubicación geográfica en el Mediterráneo Occidental, un tráfico de contenedores en torno a los dos millones de teus (contenedor estándar de 20 pies) en 2.020.

Según el estudio de impacto económico elaborado por el Departamento de Economía Aplicada de la Universidad Politécnica de Cartagena, el impacto de la nueva dársena, traducido en número de empleos, tanto directos como indirectos, estaría entre 1.000 empleos, con un tráfico de 0,5 millones de contenedores, y 3.000 empleos, cuando el tráfico alcanzara los 2 millones de contenedores. Además, se trata de empleos estables y de calidad, no sujetos a vaivenes económicos, como es el caso de la construcción. La Región necesita reforzar su estructura económica con otros sectores pujantes a nivel mundial, como son los servicios al transporte y la logística.



Puerto de Cartagena



Autoridad Portuaria de Cartagena

3.- Posibles impactos ambientales identificados con repercusión sobre las aguas costeras.

En estos momentos no se ha realizado el Estudio de Impacto Ambiental, pero si un análisis ambiental del diseño básico.

A continuación se muestra las repercusiones sobre las aguas costeras de la actuación:

➤ Ocupación de espacio marino

Dado el escaso valor ecológico del fondo marino en la zona y el bajo porcentaje a ocupar sobre el conjunto (la totalidad del litoral de la Región), se entiende que la afectación al LIC marino sería mínima.

Por otra parte, las características de los lodos que, en su momento, eran procedentes de las explotaciones mineras existentes en la ramba de El Gorguel, alteraron el fondo de la bahía (como se ha descrito anteriormente). **La actuación puede suponer una estabilización de estos contaminantes, disminuyendo el riesgo que representa su movilización desde el foco que supone, de hecho, este paraje, que podría constituir una amenaza para el fondo de la vecina bahía de Portmán.** El Proyecto de Portmán contempla el retranqueo de la línea de costa actual y retirada de parte de los estériles, cubriendo el resto con arena.

➤ Impacto por generación de residuos y vertidos al mar.

La nueva dársena proyectada en El Gorguel se explotaría bajo el mismo régimen impuesto por la Ley de Puertos y de la Marina Mercante. Por tanto, los temas de vertidos al mar procedentes de los buques y la recogida de residuos está fuertemente legislada y representa hoy en día una garantía en cuanto a la preservación de la calidad de las aguas portuarias. Actualmente existen empresas especializadas en recogida de residuos y limpieza de aguas portuarias operando en las dársenas de Cartagena y Escombreras, además de planes específicos de protección medioambiental en caso de incidente.



Autoridad Portuaria de Cartagena

4.- Medidas preventivas y correctoras de repercusiones

Hay que tener en cuenta que la legislación de aplicación sobre la Red Natura 2000, contempla la posibilidad de establecer medidas correctoras compensatorias para garantizar la coherencia en la Red Natura 2000, como así se especifica en el artículo 6 de la Directiva 92/43/CEE, del Consejo de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres.

Las medidas compensatorias previstas son las siguientes:

VEGETACIÓN

- Revegetación y Restauración con especies autóctonas mediante las cuales se restablezcan las condiciones iniciales en todas las zonas que se vean afectadas tanto en la fase de construcción como de funcionamiento.
- Replantado de las especies florísticas de la zona pertenecientes al LIC a áreas de este mismo espacio que no se vean directamente afectadas por la obra proyectada.

FAUNA

- Garantizar un hábitat adecuado para la fauna existente en la zona.
- En cuanto a la avifauna, garantizar la nidificación, reproducción y permanencia de la avifauna característica de la zona.
- Vallado del contorno colindante con el LIC.
- Instalación de puntos de agua para la fauna.
- Instalación de dispositivos salvapájaros.

SUELOS

- Todas las infraestructuras, instalaciones y elementos del paisaje afectados por las obras serán restaurados a su condición original en la medida de lo posible. Antes de abandonar las obras, se restablecerán los drenajes, taludes y accesos utilizando los materiales más acordes con el entorno.



Puerto de Cartagena



Autoridad Portuaria de Cartagena

- Evitar la apertura de caminos en la instalación de líneas eléctricas, o a ser posible realizarlas a través de los túneles.

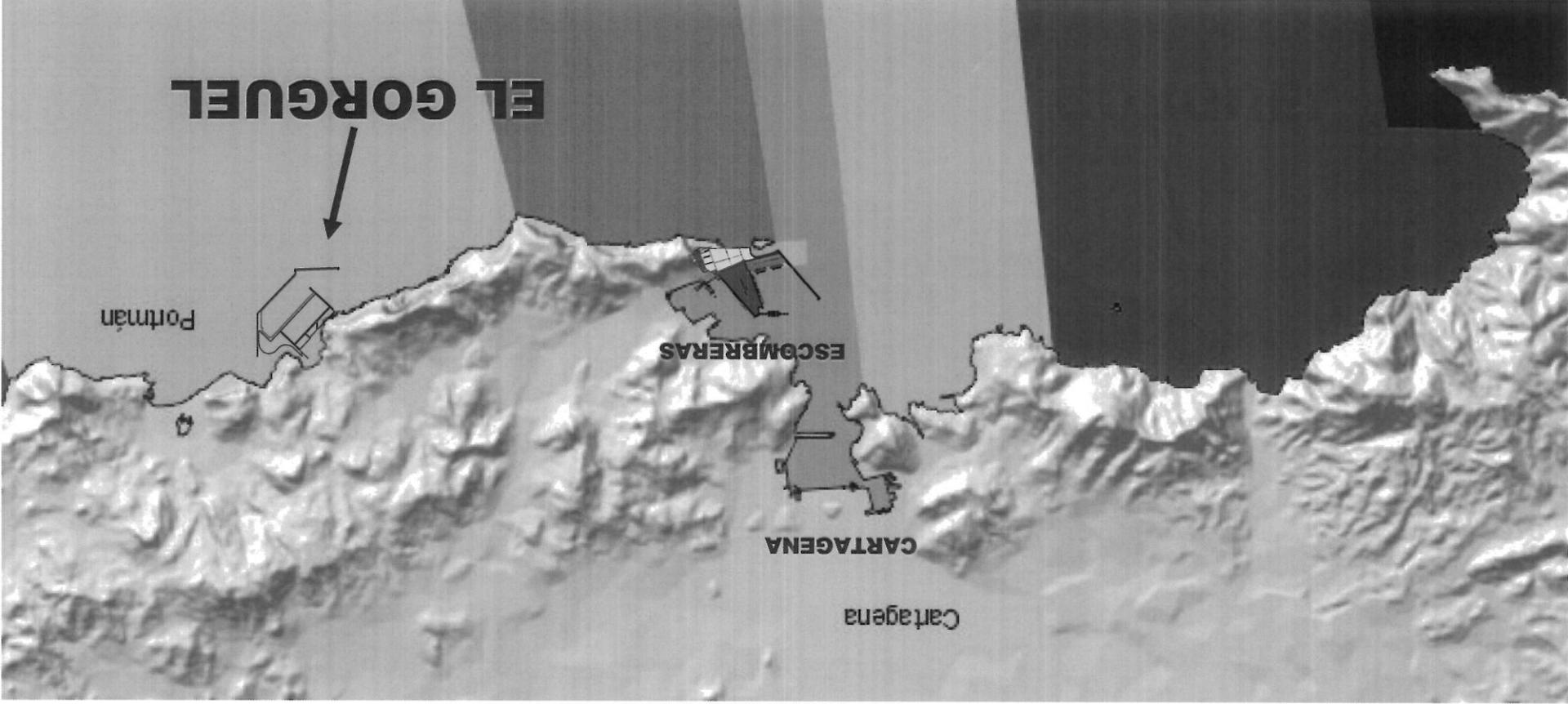
AGUAS PORTUARIAS

- Programa de vigilancia en cuanto a vertidos desde los buques y a desechos producidos por los mismos.

5. Estado de tramitación del proyecto.

En julio de 2008, la Autoridad Portuaria remitió a Puertos del Estado la solicitud formal para la construcción del nuevo puerto en El Gorguel, en cumplimiento del artículo 20, de la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Se espera que durante el mes febrero Puertos del Estado remita informe favorable, una vez analizados los estudios presentados, al Ministerio de Fomento, correspondiendo a dicho organismo la decisión final en cuanto a la aprobación del proyecto.





Puerto de Cartagena

Autoridad Portuaria de Cartagena

El Gorguel

Plano de planta

