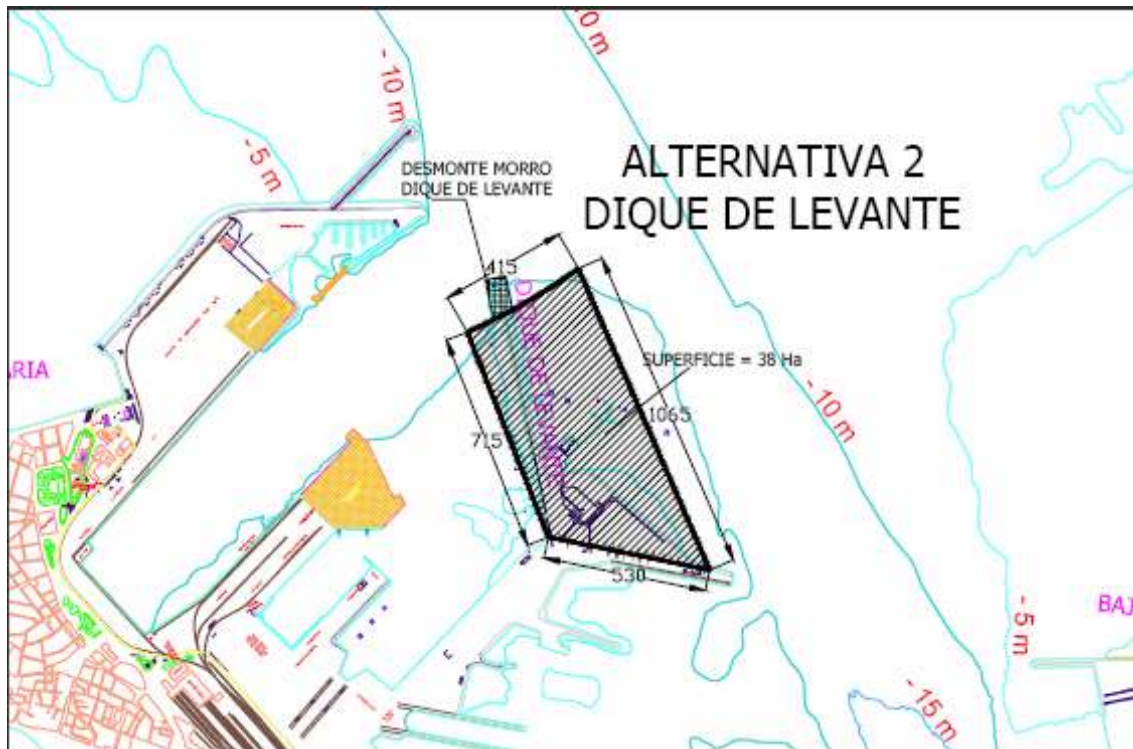


### Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz:

### *Alegaciones al proyecto de nueva terminal de contenedores en el puerto de Cádiz:*

#### Referencias:

- Presentación Nueva Terminal de Contenedores, de Octubre de 1007, editada por Gades Port y la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz.
- Estadísticas de Tráfico de contenedores de la Bahía de Cádiz (2006 a 2008), editadas por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz.
- Estadísticas de Tráfico de contenedores de la Bahía de Algeciras (1997 a 2008), editadas por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras.
- Presentación de la nueva terminal de contenedores de Tánger, realizada por Iberinsa y distribuida por Tánger Med Port.
- Estudio de Impacto Ambiental, asesoría técnica Ibermad.



#### Falta de datos

La presentación omite datos básicos que hacen muy difícil su evaluación y comparación con otras alternativas. Entre los datos que faltan, identificamos:

- Longitud, anchura y calado del canal de acceso

- Previsiones reales de tráfico futuro
- Tipo y tamaño máximo de buque hacia el que se orienta.

Ecologistas en Acción se opone a la nueva terminal proyectada por dos contundentes razones:

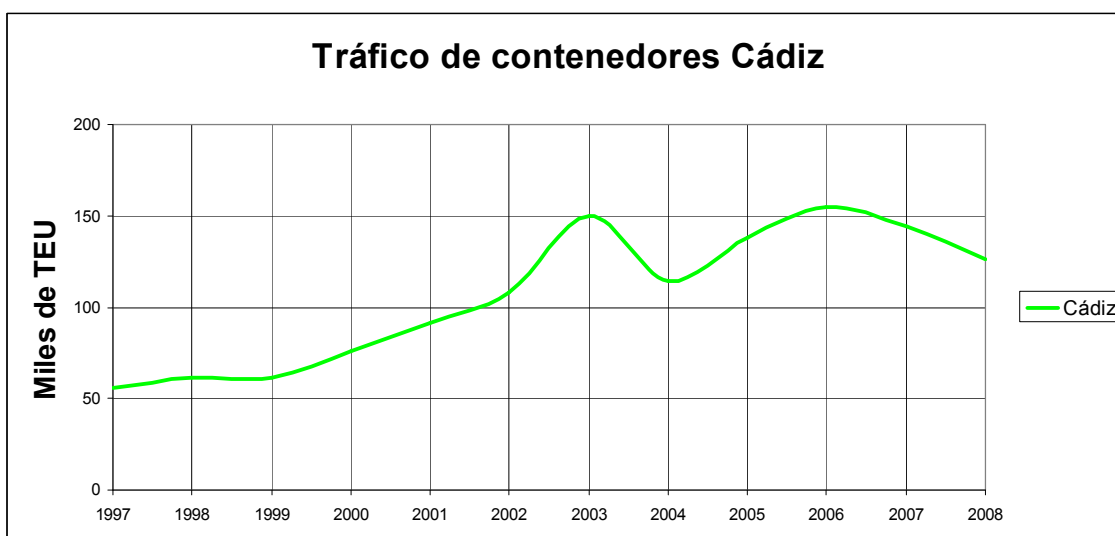
### 1. Inecesidad de la nueva terminal

El registro histórico de tráfico de contenedores de la Bahía de Cádiz muestra un estancamiento en los últimos 6 años. Aunque la tendencia descendente de los dos últimos años podría explicarse por el retroceso general de la actividad económica en todo el mundo, la tendencia en los últimos seis años es de claro estancamiento, por lo que no hay datos que justifiquen un futuro aumento del tráfico. En estas condiciones, queda claro que se trata de una obra innecesaria, y para la que no existe una demanda previsible.

### 2. Incompatibilidad con el Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz

En su Memoria de Ordenación reconoce que para las instalaciones Cádiz-Ciudad “*la congestión de las áreas urbanas desaconseja un incremento de los tráficos de mercancías en modalidades que exijan intercambios con la red de carreteras. No queda justificada una posible ampliación de la Terminal de Contenedores a la vista de los datos generales de tráficos.*”

El Plan considera necesario derivar los nuevos incrementos de tráfico de mercancías hacia las instalaciones del Bajo de la Cabezuela, que en el momento de la redacción del Plan disponía de un 84,8% de su suelo “en reserva”, o sea, sin ninguna utilización.



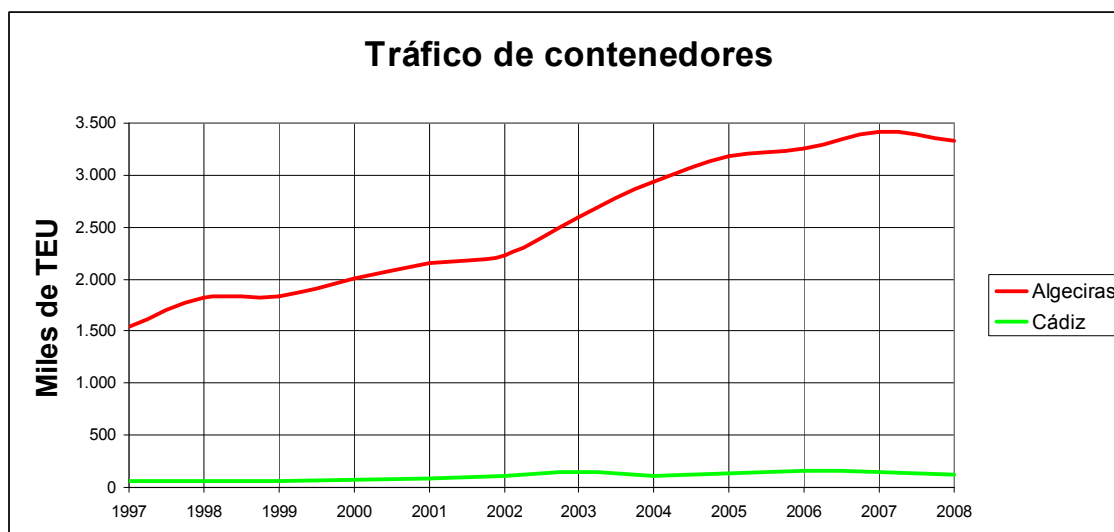
### Redundancia

En el ámbito geográfico del Estrecho de Gibraltar se encuentran otras 2 terminales de contenedores de mucho mayor tamaño que la que se propone para la antigua Planta Delta: Algeciras y Tánger.

Las estadísticas de tráfico del Puerto de Algeciras muestran 2 cosas:

- El volumen de tráfico es del orden de 20 veces superior al de la Bahía de Cádiz.
- La tendencia ha sido creciente de manera continua, excepto en el último año. Este descenso del 2008 puede deberse a 2 causas, probablemente combinadas:
  - El descenso de la actividad económica mundial
  - La inauguración en Julio de 2007 de la nueva terminal Tánger Med Port, creada precisamente como competencia de la de Algeciras.

El TEU (Twenty foot Equivalent Unit) es la Unidad Equivalente a Veinte pies (que es el largo de un contenedor mediano):



Por desgracia, Tánger Med Port no publica estadísticas de tráfico, por lo que no se puede determinar con exactitud su capacidad de captación de tráfico. Con las competencias de Algeciras y Tánger, pretender como asevera el E.I.A. que “la puesta en servicio de la Nueva Terminal de Contenedores prevé pasar de los 100.000 TEUs actuales a los 450.000 TEUs”, no deja de ser un deseo muy difícil de cumplir.

### Comparación de capacidades

En el ámbito geográfico del Estrecho de Gibraltar se encuentran otras 2 terminales de contenedores de mucho mayor tamaño que la que se propone para la antigua Planta Delta: Algeciras y Tánger.

	Cádiz	Algeciras	Tánger
Manga del canal de entrada (m)	No disponible	No disponible	300
Superficie portuaria (Ha)	38	68	94
Longitud atraque (m)	1.800	2.100	2.600
Calado atraque (m)	14 a 16	14 a 16	12 a 18
Capacidad (miles de TEU/año)	4.300 (estimada)	6.200 (estimada)	8.000

Aunque la presentación de Gades Port no da datos al respecto, comparando las longitudes de atraque y la superficie portuaria de la nueva terminal con las de Tánger Med Port, podemos estimar una capacidad de entre 3.200 y 5.400 miles de TEU/año para Cádiz y de entre 5.800 y 6.500 para Algeciras.

A la vista de lo expuesto hasta aquí, está claro que la terminal que se propone en la planta Delta no puede competir como núcleo de reparto (hub) con las terminales de Algeciras y Tánger, de mucha mayor capacidad y más cercanas a la principal ruta de tráfico marítimo (el Estrecho de Gibraltar).

### Impacto en la ciudad

En consecuencia, si suponemos una capacidad media de 4.300.000 TEU/año, con una tasa de utilización del 50% (consistente con los datos del Puerto de Algeciras), tendríamos una estimación de tráfico de más de 2.000.000 de contenedores de 20 pies al año.

Dada la competencia de las otras 2 terminales cercanas en el tráfico internacional, es de suponer que una parte muy importante de estos contenedores se dirija hacia el resto de la Península, para lo que necesariamente tendrían que atravesar la ciudad.

Estimando un reparto 50/50 entre el tráfico internacional y el de cabotaje, esto significaría que 1 millón de contenedores tendría que cruzar la ciudad al año, lo que equivale a unos 2.700 diarios, domingos y festivos incluidos.

Dada la evidente incapacidad de las infraestructuras ferroviarias para absorber una parte significativa de este tráfico, la única alternativa para el resto del tráfico sería el transporte por carretera, lo que significaría unos 1.000 camiones diarios, repartidos entre la Carretera Industrial y la Avenida Juan Carlos I. Todos estos cálculos son evitados tanto en la memoria del proyecto como, sobre todo, en el Estudio de Impacto Ambiental, que pasa de puntillas sobre las repercusiones que los tráficos directos e inducidos tendrían forzosamente en la ciudad de Cádiz, y que representan argumentos adicionales para desestimar la obra proyectada.

El relleno de 38 nuevas hectáreas en la Bahía de Cádiz supondría otra vuelta de tuerca más sobre una lámina de agua en proceso de colmatación y que de forma inexorable ha sufrido un continuo proceso de aterramiento, con secuelas evidentes en la ya muy mermada biodiversidad acuática. Los más recientes, el de la Punta de San Felipe y el de la ampliación del muelle Marqués de Comillas (58.000 nuevos metros cuadrados), son impactos irreversibles sobre un sistema hidrodinámico fuertemente alterado. Considerar que casi 4 millones de metros cúbicos de dragado y otros tantos de rellenos para el nuevo muelle proyectado representan una “mejora ambiental” para la Bahía de Cádiz se nos antoja algo ilusorio. En el “debe” de la obra prevista también habría que considerar el impacto ambiental de las canteras (El Puerto, Conil, San José del Valle, Arcos, Villamartín, Lebrija), así como las graveras del río Guadalete, que suministrarían la piedra de relleno y los áridos para las mezclas bituminosas. También se debería tomar en consideración el dragado de los limos y fondos de bajo valor portante, previos a la obra de relleno. Y resaltar lo que se identifica sólo al final del estudio de la Universidad de Granada, o sea, el fortísimo impacto que va a generar el nuevo puente sobre la Bahía, al incrementar la turbidez, la turbulencia y la sedimentación en las aguas de la Bahía de Cádiz.

La liberación de la actual terminal del tráfico de mercancías, para reservarlo a grandes cruceros, es una buena medida, pero que se ve lastrada porque se limita a trasladar el problema a la zona de Puerta de Tierra y Extramuros de la ciudad, que se verían perjudicadas por un incremento considerable en el tráfico rodado de contenedores, con los impactos de ruidos, congestión e inseguridad que conlleva el transporte de camiones.

El Decreto 462/2004, de 27 de julio, por el que se aprueba el Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz, recoge la necesidad de la protección del dominio público marítimo-terrestre, comprendiendo la defensa de su integridad y de los fines de uso general a que está destinado, la preservación de sus características y elementos naturales, y la prevención de las perjudiciales consecuencias de obras e instalaciones. También reconoce que *“el Puerto Bahía de Cádiz tiene unos rendimientos inferiores a su capacidad si de compara con otros puertos de su mismo nivel, no presentando problemas de dimensión, siendo por otra parte capaz de absorber todavía incrementos en el movimiento de mercancías”*. Y asimismo identifica que *“la barrera más importante para el desarrollo del puerto se basa en la insuficiencia de conexiones terrestres. Los insuficientes enlaces con la red de carreteras y ferrocarril impide un trasbordo de mercancías y, como consecuencia, resta atractivo a la función portuaria”*. ¿Por qué entonces no se recurre a la potenciación del Bajo de la Cabezueta, activo desde 1988, con terrenos sin uso y con próxima conexión con ferrocarril? Los 5,5 nuevos kilómetros de enlace ferroviario hasta Las Aletas, supondrán una liberación del tráfico de camiones considerable, con importantes repercusiones en términos medioambientales, energéticas, económicas y de seguridad en los tráficos. La próxima entrada en actividad de la nueva esclusa del puerto de Sevilla, con una mayor capacidad de acogida a buques de mayor tonelaje y calado, absorberá buena parte de los tráficos marítimos previstos para el puerto de Cádiz, lo que dejaría ociosa y sin actividad la macroobra portuaria diseñada para la Bahía gaditana. Frente a la proclamada “esperanza” para el puerto de Cádiz de esta terminal, la realidad impondría una frustrante “decepción”, al no poder operar de estímulo en los tráficos portuarios previstos. La misma Asociación para la promoción del puerto de la Bahía de Cádiz Gades-Port, reconoce que:

**“nuevas infraestructuras y equipamientos en las instalaciones portuarias no siempre significa un desarrollo socioeconómico”.**

Ninguno de los 4 objetivos previstos se verían satisfechos:

- **Motor del desarrollo económico**
- **Recuperación ambiental de la Bahía de Cádiz**
- **Resolver a medio plazo la saturación y la mezcla tráficos**
- **Promover la creación de empresas de base tecnológica.**

Las instalaciones portuarias estarían infrautilizadas, no contribuirían a ningún “desarrollo económico” ni atraerían nuevos tráficos y, de manera evidente, el dragado y relleno de ninguna forma podrían erigirse nada menos que en “recuperación ambiental de la Bahía de Cádiz”.

Por otra parte, ninguna de las otras dos alternativas barajadas es susceptible de ser aceptada. La primera, la del exterior norte, por el fortísimo impacto visual, el enorme dragado y su repercusión en las playas de Cádiz. La segunda, la de la Cabezuela Oeste, por su incompatibilidad con el Parque Natural de la Bahía.

El Estudio de Impacto Ambiental reconoce que: *“a lo largo de la historia, las actuaciones realizadas en la Bahía de Cádiz han modificado el sistema circulatorio forzado por la marea, afectando negativamente al intercambio de masas de agua entre la bahía interior y la exterior, y disminuyendo por tanto la calidad ambiental del entorno. Una de las ventajas de este Proyecto es que favorece la circulación a través del estrecho de Puntales y aumenta la renovación de las aguas de la Bahía, y por tanto, su calidad”*.

Sin embargo, las modelizaciones de la hidrodinámica nos prometen que: *“al incrementarse tanto la anchura como el calado del canal de navegación actual, disminuye la velocidad de la corriente a lo largo del canal en la situación futura, lo que favorece el asentamiento de nuevas especies en el fondo del mar”*. Todo ello, sin haber precisado la anchura, longitud y profundidad exactas del dragado, por lo que estos cálculos no superan el umbral de la simulación en laboratorio.

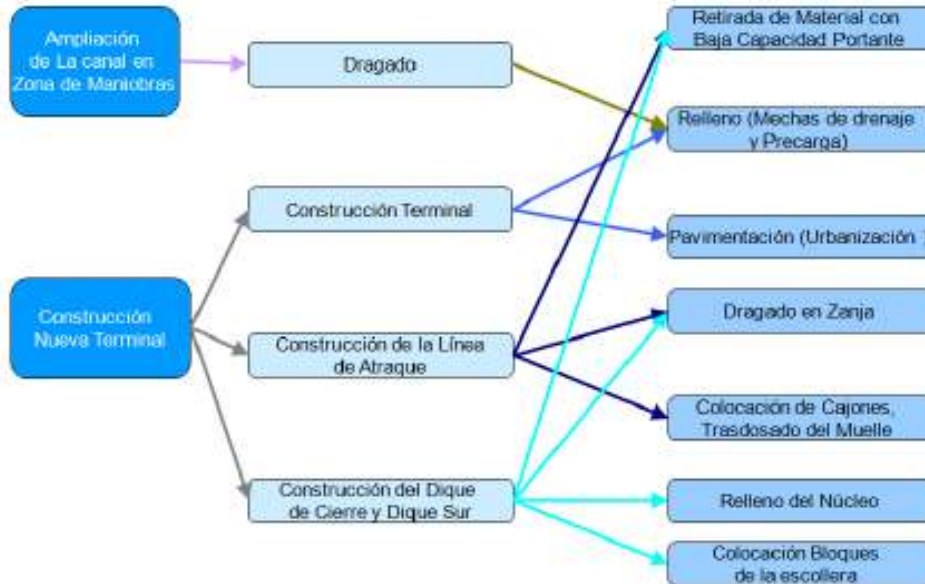
En todo caso, la “mejora ambiental” que supuestamente reportaría el relleno de 38 hectáreas y el dragado de casi 4 millones de m<sup>3</sup>, no representaría ni un 1% y siempre dentro de los futuribles que supone un sistema de simulación, como reconoce el propio E.I.A. O sea, en el menos malo de los casos en que el relleno/dragado no perturbara irreversiblemente la dinámica marina de la Bahía, los supuestos beneficios ambientales serían irrelevantes. Teniendo en cuenta que la Bahía de Cádiz es una zona de gran importancia para el alevinaje de los peces e invertebrados marinos (menos para la pesca), la necesidad de no someter a estas poblaciones a nuevas amenazas se revela como perentoria. Tampoco el hecho de que parte de estos terrenos hayan sido ocupados por una planta desgasificadora (Delta), que ha operado sin respetar la legalidad en cuanto a la generación de lodos de deslastre tóxicos que han contaminado impunemente la zona, debiera esgrimirse como argumento para someterla a una nueva e impactante actuación de relleno.

No estamos por tanto de acuerdo con la conclusión del E.I.A. en el sentido de que: *“la Nueva Terminal de Contenedores con Ampliación de La Canal la Zona de Maniobra del Proyecto analizado, no induce impactos críticos o severos sobre el medio ambiente y su moderado impacto global hace que se considere viable desde el punto de vista medioambiental”*. También es una afirmación exenta de demostración que: *“la extensión de los rellenos no es de gran magnitud”*.

Antes bien, entendemos que robar 380.000 metros cuadrados a la Bahía de Cádiz, dragando y rellenando una superficie considerable, Sí representa un impacto de gran magnitud, que además no está justificado por las expectativas de tráfico de TEUs de contenedores y contradice taxativamente las determinaciones del Plan de Ordenación de la Bahía de Cádiz.

La comprensión global de la envergadura de la obra proyectada nos la da este esquema del propio E.I.A.:

ÁRBOL DE VECTORES EN FASE DE OBRAS: ACTUACIONES Y PROCESOS CLAVES



Aunque el Grupo de Puertos y Costas de la Universidad de Granada haya previsto una “uniformización del campo de velocidades” como resultado del relleno/dragado, sorprende y alarma que reconozca lo que muchos habíamos (d)enunciado:

*“En lo que respecta al nuevo puente La Pepa, se concluye que las pilas del mismo producirán un cambio importante del campo de velocidades, al menos en el entorno del puente. Este cambio implica que aguas abajo del puente se observen variaciones importantes de la velocidad en el sentido transversal al flujo. Esto implica un aumento de la turbulencia en la zona, así como nuevas zonas de erosión y sedimentación, y un aumento de las pérdidas de carga, especialmente durante la vaciante”.*

Por todo lo expuesto, Ecologistas en Acción solicita sea desestimada la prevista ampliación de la terminal portuaria, se respeten las determinaciones del Plan de Ordenación de la Bahía de Cádiz y se dimensionen los servicios del Puerto de Cádiz en función de expectativas reales de desarrollo y con el más absoluto respeto de sus singularidades ecológicas.

Cádiz, 25 de Enero de MMXX

ECOLOGISTAS EN ACCIÓN DE CÁDIZ