

**AL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES COSTAS Y PUERTOS DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE MURCIA.**

**OBJETO: ALEGACIONES AL PROYECTO:**

**TÍTULO DEL PROYECTO: “ESTUDIO DE VIABILIDAD PARA LA CONSTRUCCIÓN MEDIANTE CONCESIÓN DE OBRA PÚBLICA DEL PUERTO DEPORTIVO DE LA BAHÍA DE PORTMÁN, ALTERNATIVA 2bis”, expediente PCP 33/2009 (PMUR 26).**

**TITULAR DEL PROYECTO: DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES COSTAS Y PUERTOS DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE MURCIA.**

D. Pedro Martos Miralles, con NIF 22934427T, como presidente y en representación de la Fundación Sierra Minera, con CIF G30730774, y domicilio social y a efectos de notificación en Maquinista de Levante, s/n, 30360 La Unión,

D. Daniel Portero García, con NIF 22959311K, como presidente y en representación de la Asociación de Vecinos Liga de Vecinos de Portmán, con domicilio a efectos de notificación en C/ Moncada 2, Portmán, 30364 La Unión,

D<sup>a</sup>. Cristina Roca Ballester, con NIF 23025091K, como presidenta y en representación de la Federación de Asociaciones de Vecinos de Cartagena y Comarca, con domicilio a efectos de notificación en Avenida Travesía Monroy, n 2, Santa Lucía, 30202 Cartagena,

D. Pedro García Moreno, con NIF 22957939Y, como director y en representación de la Asociación de Naturalistas del Sureste, con domicilio a efectos de notificación en Plaza Pintor José Maria Párraga, 11 bajo, 30002 Murcia,

D<sup>a</sup>. Ana M<sup>a</sup> García Albertos, con NIF 22474855Z, como presidenta y en representación de *Ecologistas en Acción de la Región Murciana*, con CIF: G-30.559.439, y con domicilio social y a efectos de notificación en Avda. Intendente Jorge Palacios, 3 - Bajo D - 30.003 MURCIA,

#### **EXPONEN:**

Que estando en información pública el “Estudio de viabilidad para la construcción mediante concesión de obra pública del puerto deportivo de la Bahía de Portmán, alternativa 2bis”, expediente PCP 33/2009 (PMUR 26), presentamos las siguientes

#### **ALEGACIONES:**

##### **A. CONSIDERACIONES GENERALES SOBRE EL PROYECTO DEL PUERTO DEPORTIVO DE PORTMÁN**

1<sup>º</sup>. A partir del **Convenio de colaboración** firmado el 11 de enero de 2006 entre el Ministerio de Medio Ambiente, la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia y el Ayuntamiento de La Unión, para la **recuperación y adecuación ambiental de la Bahía de**

**Portmán**, se realizó como primera fase un **Concurso de ideas**, que fue ganado por la propuesta denominada “In Situ”, que debía servir de base para los tres proyectos y estudios de impacto ambiental que debían realizar, en una segunda fase, el Ministerio de Medio Ambiente, la CARM y el Ayuntamiento de La Unión, proyectos que debían realizarse de forma coordinada puesto que habían de tenerse en cuenta como conjunto, sin que pueda desligarse la actuación que se realice en la bahía, en el puerto y en el entorno urbano y natural alrededor de ésta.

2º. A partir de ahí el Ministerio de Medio Ambiente realizó en primer lugar un Proyecto Piloto y elaboró el Proyecto *“Regeneración y adecuación ambiental de la Bahía de Portmán, término municipal de La Unión (Murcia)”*, aprobado definitivamente en 2011, con la debida declaración de impacto ambiental (BOE nº 45 de 22/02/2011, y el proyecto definitivo BOE nº 248, de 14/10/2011), proyecto paralizado estos últimos años y que el Ministerio vuelve a sacar de nuevo a licitación en el presente año (BOE Nº 175 de 23/07/2015).

3º. La Comunidad Autónoma asumió en ese Convenio ***“la construcción de una instalación náutico-deportiva, de acuerdo con la solución global ganadora del concurso de ideas”***. Para ello, la Comunidad Autónoma procedió a elaborar en 2008 el Proyecto Básico y la EIA del Puerto Deportivo de la Bahía de Portmán, contratando sin embargo su redacción a un equipo (Europrincipia) diferente al ganador del concurso de ideas. De este modo, las alternativas presentadas en los borradores iniciales se alejaron sustancialmente del modelo de puerto recogido en la propuesta ganadora del concurso de ideas, basándose en un modelo de puerto diferente que no había ganado el concurso, y además olvidaban la recuperación del antiguo puerto pesquero, que ha sido siempre la única prioridad en este proyecto de las organizaciones vecinales, sociales y ecologistas. Esto provocó el rechazo de dichas organizaciones y del propio Ayuntamiento de La Unión, lo que motivó un proceso de reuniones entre colectivos sociales y las administraciones local y regional, que concluyó con el consenso en torno a una nueva “Alternativa 1”, más cercana a la idea ganadora del concurso y a los criterios defendidos por los colectivos sociales. Adjuntamos anexo 1, con un gráfico de la evolución del diseño del puerto en ese proceso.

4º. A partir de esa “Alternativa 1” consensuada, la Comunidad Autónoma realizó el trámite de Evaluación de Impacto Ambiental, sometiendo a información pública en el verano de 2009 el Estudio de Impacto Ambiental y, finalmente, el 14 de noviembre de 2011 la Dirección G. de Medio Ambiente formula la DIA favorable a la realización del puerto en Portmán para esa Alternativa 1.

5º. Sin embargo, posteriormente en 2012 la entonces Dirección General de Transportes y Puertos decide sustituir la Alternativa 1 por la Alternativa 2, por considerar que la primera *“arrojaba unos resultados en el estudio de viabilidad económica no positivos ni suficientes para una inversión de este tipo, debido fundamentalmente a los costes del dragado y transporte a vertedero de los estériles de minería, y al reducido número de amarres objeto de explotación”* (“sólo” 718 amarres), y que *“la alternativa 2 presenta un coste inferior”*, por lo que con el beneplácito exclusivamente de la anterior junta de gobierno local del Ayuntamiento de La Unión, deciden optar por la Alternativa 2. Para ello, en octubre de 2012, se realiza un *Estudio de viabilidad y reordenación del Proyecto de Puerto Deportivo de la Bahía de Portmán – Alternativa 2*, que incrementa el número de amarres a 790 y reduce el presupuesto de ejecución material en un 25%, hasta 53,8 millones de €. Pero, aún así, el estudio de viabilidad sigue siendo negativo, puesto que sigue concluyendo que *“los*

*resultados obtenidos no son positivos ni suficientes para una inversión de este tipo, sin considerar subvención alguna*”, por las mismas razones que en la alternativa 1: los sobrecostos derivados del Dragado y Estabilización de sedimentos contaminados. Sin embargo, concluye que *“la actuación tiene sentido desde el punto de vista económico si se apoya a través de subvenciones o de actuaciones complementarias”*, arrojando un resultado positivo a nivel de viabilidad económica si se subvenciona la partida de Dragado y Estabilización de sedimentos.

6º. Finalmente, en octubre de 2013 se realiza desde la DGTCP un nuevo Proyecto Básico del Puerto Deportivo de la Bahía de Portmán – Alternativa 2 bis, con modificaciones respecto a la alternativa 2, incrementando aún más el número de amarres hasta 815 y reduciendo el presupuesto de ejecución material a 40,3 millones de €. Y en el Anejo 7 de su Memoria recoge un nuevo “Estudio de viabilidad Económica-Financiera que, supuestamente, *“hace viable la inversión”*. Este nuevo Proyecto y estudio de viabilidad no es sometido a información pública ni a la participación de los agentes sociales. Y en diciembre de 2014 se remite a la Dirección G. de Medio Ambiente una justificación del carácter no sustancial de la modificación por la alternativa 2Bis intentando avalar este cambio en el proyecto sin necesidad de realizar un nuevo EIA, lo que es respondido en abril de 2015 por la Dirección G. de Medio Ambiente, indicando que la modificación propuesta no es significativa siempre y cuando el volumen de arena empleado no supere el 15% respecto al proyecto inicial (alternativa 1). Amparándose en esto, finalmente la DGTCP ha presentado a información pública este estudio de viabilidad basado en la Alternativa 2Bis.

## **B. ALEGACIONES DE CARACTER GENERAL SOBRE LA ALTERNATIVA 2BIS**

1ª. Como criterio general, pensamos que en una actuación impulsada por las tres administraciones, que pretende la recuperación con dinero público tanto de los usos tradicionales como del daño ambiental en terrenos de dominio igualmente público, debe primar la recuperación de la naturaleza, como se ha hecho, por ejemplo, en el corredor verde de Doñana, de modo que la recuperación de la Bahía de Portmán sea un ejemplo nacional, autonómico y local de desarrollo sostenible, coherencia ambiental y urbanística, y consenso social.

2ª. **La “Alternativa 2bis” recogida en este estudio de viabilidad para la construcción del puerto deportivo de Portmán, es sustancialmente diferente en el modelo de puerto y en sus dimensiones de la “Alternativa 1”**, que fue la finalmente consensuada entre las Administración Regional, el Ayuntamiento de La Unión y las organizaciones vecinales, y estaba basada en la propuesta “In Situ” ganadora del Concurso de Ideas realizado como primera fase dentro de las actuaciones previstas por el Convenio para la recuperación y adecuación ambiental de la Bahía de Portmán. Por tanto, esta alternativa 2bis incumple los compromisos adquiridos en el citado convenio por la Comunidad Autónoma, puesto que el convenio obliga a que los proyectos elaborados por las tres administraciones se basen en la idea ganadora del Concurso, exigiendo que *“en la redacción de dichos proyectos, se deberá tener en cuenta sustancialmente la alternativa elegida para la recuperación de la Bahía, en los términos que concreten las bases del concurso de ideas”*. Además, el cambio de la alternativa 1 por la alternativa 2Bis se ha realizado sin participación social ni consenso

alguno con las organizaciones vecinales, sociales y ecologistas que venimos participando en todo este proceso.

3ª. La Alternativa 1 consensuada fue sobre la que se elaboró el Proyecto del Puerto y la Evaluación de Impacto Ambiental, y se sometió a información pública en el verano de 2009, obteniendo la Declaración de Impacto Ambiental positiva para la misma el 14 de noviembre de 2011. En dicho documento, se explicita que aunque la alternativa 1, junto con la alternativa 2, obtienen mejor puntuación en el análisis multicriterio realizado en el EIA, *“lo que finalmente determina la elección de la alternativa 1 es el hecho de que en el EIA se le ha dado una especial importancia a la conservación del patrimonio histórico de la zona y a la calidad paisajística de la solución”* (pág. 37). Por ello, **la declaración de impacto ambiental favorable se circunscribió únicamente a la “alternativa 1”, “concluyendo que la alternativa 1 permite la construcción del puerto deportivo de manera adecuada ambientalmente, con los controles establecidos por el promotor y las condiciones establecidas en el apartado 5 de esta Resolución”** (pág.68). En consecuencia, consideramos que no puede aceptarse que la DIA positiva de la Alternativa 1 sea válida para esta Alternativa 2bis, puesto que **los cambios sí son sustanciales y requerirían de un nuevo proceso de Evaluación de Impacto Ambiental:**

- a) La alternativa 2bis supone un **incremento significativo de los puntos de amarre hasta un total de 815 y de la superficie total de la Bahía destinada a puerto deportivo** hasta un total de 254.824,08 m<sup>2</sup>, sobredimensionando aún más su tamaño respecto a la alternativa 1, lo que **convertiría a la Bahía de Portmán en un gran puerto deportivo**, el segundo mayor de la Región de Murcia. En la tabla siguiente se recogen los cambios sufridos en el diseño del puerto:

	Alternativa 1 DIA 2011	Alternativa 2 DIA 2011	Alternativa 2 Estudio viabilidad 2012	Alternativa 2bis Estudio viabilidad 2015	Diferencias Alternativa 2bis – Alternativa 1	
					Nº	%
Nº amarres	718	724	790	815	97	13,51%
Nº amarres marina deportiva interior	547	724	619	644	97	17,73%
Superficie agua m2	106.258	98.975	148.859	154.874	48.616	45,75%
Superficie tierra m2	117.569	99.418	141.362	90.950	-26.619	-22,64%
Superficie total m2	223.827	198.393	290.221	245.824	21.997	9,83%

Como se puede apreciar, descontados los puntos de amarre previstos en el antiguo muelle pesquero que no varían de una alternativa a otra (a excepción de la alternativa 2 inicial incluida en la DIA de 2011 que no lo contemplaba), el incremento de puntos de amarre en la marina interior de la alternativa 2bis

respecto a la alternativa 1 es del 18%, la superficie total se incrementa un 10%, y la superficie de agua en un 46%. Los cambios no son sólo sustanciales respecto a la alternativa 1, sino también a la alternativa 2 inicial recogida en el estudio de impacto ambiental y posterior DIA de 2011, puesto que la alternativa 2 bis ahora presentada es muy diferente de la comparada inicialmente con la alternativa 1. Desde las organizaciones ciudadanas reclamamos que se reduzcan las dimensiones del puerto deportivo y que en ningún caso se sobrepasen los 500 amarres.

- b) **La alternativa 2 bis cambia también profundamente el modelo del puerto**, al basarse en un diseño radicalmente diferente de la propuesta ganadora del concurso de ideas, convirtiendo la Bahía de Portmán una vez regenerada ambientalmente en un gran “aparcamiento” de barcos deportivos, basado en un modelo de puerto deportivo típicamente asociado a grandes desarrollos urbanísticos en el litoral, propios de la etapa del boom inmobiliario a la que nadie debería pretender volver. No tendría sentido el gran esfuerzo que se está realizando y se va a llevar a cabo para regenerar ambientalmente la Bahía de Portmán, con una gran inversión pública, para reducir Portmán a una playa más con un macro puerto deportivo, saturada de casas y hoteles, reproduciendo el mismo modelo de desarrollo turístico de otros muchos puntos del litoral mediterráneo, modelo que atraviesa una profunda crisis.

4ª. No se da un tratamiento adecuado al **puerto pesquero tradicional, que debe ser prioritario**, y sin embargo no está presente ni en el título del proyecto. El Tejido Social de la zona, participante en todo el procedimiento de elección de la Alternativa para la recuperación ambiental de la bahía de Portmán, siempre ha manifestado que el objetivo de la misma no puede ser otro que la recuperación de los usos tradicionales de la Bahía, tanto de baño como de pesca profesional, reclamando siempre que **si la Administración regional pretende una nueva estación náutica-deportiva, que ésta se construyera por detrás de la playa, garantizando así la estabilidad de la misma, y que en caso de no ser viable por los motivos que fuere la citada estación náutica, que siempre se recupere el viejo muelle pesquero para el uso profesional antes referido y para la reubicación de los barcos que ahora ocupan la pequeña dársena de levante de la bahía, por lo que es preciso que el proyecto tenga necesariamente una componente de inversión pública**. Sin embargo, la recuperación prevista en el proyecto del antiguo muelle pesquero con 171 pequeños puntos de amarre en batería, no tiene nada que ver con un puerto pensado para la pesca profesional, y que debería dar servicio también a las granjas de acuicultura ubicadas frente a El Gorguel. Para tal fin deben reservarse los espacios necesarios en el muelle histórico y las zonas próximas.

5ª. **No está justificada realmente la viabilidad económica del proyecto**, concebido en esta última alternativa 2bis como una inversión exclusivamente privada. Es significativo que el estudio anterior de viabilidad de la alternativa 2 concluyera que *“los resultados obtenidos no son positivos ni suficientes para una inversión de este tipo, sin considerar subvención alguna”*, por los sobrecostes derivados del Dragado y Estabilización de sedimentos contaminados (al igual que ocurría con la alternativa 1). Y sin embargo, ahora sí sea viable esta alternativa 2 bis, gracias a sacar artificiosamente del cálculo del presupuesto los costes correspondientes a *“Presupuesto de ejecución material del capítulo correspondiente al dragado, transporte, y acondicionamiento y sellado de la corta (17.313.063,57 €)”*, para

disminuir el canon total a considerar en el estudio económico financiero, y a una reducción artificiosa e injustificada de diversos costes del proyecto:

- Incrementando el número de amarres y reduciendo los espacios de maniobrabilidad de las embarcaciones a pesar del incremento de la superficie de agua de la dársena deportiva;
- reduciendo los calados;
- reduciendo la superficie de coronación al diseñar ambos diques como rebasables (sin paseo peatonal), y eliminando el paseo marítimo que se contemplaba en el proyecto inicial;
- eliminando elementos de uso que no sean estrictamente necesarios para el aparcamiento y mantenimiento de los barcos en la marina deportiva;
- reduciendo de 3 metros a 1 el aporte de arena para "estabilizar" los materiales tóxicos que contienen los residuos que no se extraigan o se traten, sin que se justifique técnicamente;
- reduciendo las superficies de viales, de zona peatonal (en 2/3), de zona verde (en 1/3), de los talleres y de las obras de abrigo.

Es significativa la forzada reducción del coste del proyecto que se consigue así para justificar la viabilidad económica del proyecto. Y más significativa aún, cuando el coste de la alternativa 2 inicial recogida en la DIA de 2011 era sólo un 9% inferior respecto a la alternativa 1, mientras que ahora la alternativa 2bis es un 43% menor a la alternativa 2 inicial y un 48% respecto a la alternativa 1:

	Alternativa 1 DIA 2011	Alternativa 2 DIA 2011	Alternativa 2 Estudio viabilidad 2012	Alternativa 2bis Estudio viabilidad 2015
Presupuesto ejecución material. Millones de €	78	71	53,8	40,3
Evolución del Presupuesto de Ejecución Material : Alternativa 1= 100	100%	91%	69%	51,7%

Además, la situación actual de los puertos deportivos en la Región, con bajos índices de ocupación en muchos casos, estando prevista la ampliación futura de otras marinas deportivas semejantes a la que en este estudio se plantea (o incluso la construcción de nuevo puerto en Cartagena en el dique de San Pedro al que ha renunciado la empresa concesionaria), y sin que exista una demanda relevante de puntos de amarre en la zona de ubicación de esta Marina de Portmán a corto y medio plazo, pone en entredicho la viabilidad económica del proyecto, pensado exclusivamente como una inversión privada. En este sentido, reclamamos un informe actualizado de la ocupación de los puntos de amarre de los puertos deportivos de la región.

6ª. **El proyecto que se presenta en este estudio se hace aisladamente del núcleo urbano de Portmán**, en el que necesariamente debe insertarse no impidiendo las vistas del pueblo hacia el mar con las edificaciones centrales, ni de la playa hacia el pueblo y la Sierra Minera con las naves de los talleres y la Marina Seca. El núcleo urbano de Portmán no aparece en los planos que se incluyen en el estudio; simplemente se elimina para no atender a la necesidad de insertarlo adecuadamente en ese espacio, que actualmente aparece en la Normas Subsidiarias de La Unión como pendiente de elaborar un Plan Especial.

7ª. No se tiene en cuenta ni evalúa la **incidencia que un número de embarcaciones como las previstas podrían tener en los espacios naturales protegidos** situados a ambos lados de la bahía de Portmán: LIC/ZEPIM, Parque Regional de Calblanque, Monte de Las Cenizas y Peña del Águila y LIC/ZEPA Sierra de La Fausilla. Un elevado número de embarcaciones deportivas puede conllevar una presión excesiva sobre las playas y litoral de los espacios protegidos próximos.

### **C. ALEGACIONES A ASPECTOS CONCRETOS DEL PROYECTO Y EL ESTUDIO DE VIABILIDAD**

8ª. El puerto deportivo debe fijar una reserva de amarres para veleros de al menos un 50%, y un número adecuado de amarres para barcos en tránsito.

9ª. No se cita en la documentación a información pública la posibilidad de que en la entrada al puerto se pueda dar refugio en caso de necesidad a barcos ajenos a estas instalaciones. En el Proyecto que finalmente sea aprobado deberán contemplarse sistemas de amarre en la parte interior del dique de abrigo para que, de ser necesario, se pueda amarrar en él alguna embarcación de mayor tamaño que aquellas para las que se diseña el puerto deportivo – 20 m. de eslora- y puedan quedar al abrigo de algún fuerte temporal. Esta podría ser una zona dedicada a barcos en tránsito.

10ª. Es imprescindible que las administraciones públicas, mantengan una reserva de espacio y de puntos de amarre en la futura estación náutico - deportiva, para actividades deportivas públicas.

11ª. Igualmente el puerto debe prever espacio de servicio para barcos de vigilancia y salvamento marítimo de las administraciones, tanto las relacionadas con seguridad marítima como vigilancia pesquera, oceanográficas, etc.

12ª. Respecto de la Renovación de Aguas en la dársena, entendemos que junto con el sistema de impulsión previsto, se deberían comunicar las subdársenas entre diques de forma que se pueda favorecer la velocidad de renovación. En el Proyecto que finalmente sea aprobado deberán contemplarse unos sistemas de conexión mediante tuberías o canalizaciones entre las diferentes subdársenas que favorezcan la movilidad de las aguas interiores.

13ª. En relación con el Patrimonio Histórico y Cultural que quedaría afectado por el nuevo puerto deportivo, el Equipo Redactor dice que todos los elementos quedarían integrados en el proyecto. Desde nuestro punto de vista, no solo deben quedar integrados sino que debe hacerse una recuperación integral del muelle del puerto tradicional

pesquero y del muelle del carbón, resaltando ambos en la nueva Estación Náutica tras su restauración.

14ª. En el Doc. nº 1 de la Memoria y Anejos de la Memoria, se reflejan las superficies de ocupación, llegando los límites del puerto, a la línea de ZMT, por lo que las parcelas privadas colindantes que incluso invaden dicha Zona, quedarán claramente afectadas por una probable expropiación, sin que en el mencionado documento se detalle nada sobre el asunto, entendemos que sería conveniente identificarlas en el Proyecto que finalmente sea aprobado, dándoseles un plazo específico de alegaciones, diferente del proceso de expropiación, por si pudiesen hacer propuestas que afectasen de manera diferente al presente Proyecto sometido a información pública sin que conste dicha información.

15ª. Igualmente, en relación a la superficie de ocupación señalar que, tanto la EDAR de Portmán como el Laboratorio construido por el Estado para el estudio y tratamiento de los estériles de la bahía, quedan invadidos por la Marina Deportiva sin que se dé una solución alternativa para la EDAR, ni se tenga en cuenta la fuerte inversión económica realizada por el Estado en la construcción del Laboratorio, que debe mantenerse como centro de investigación y experimentación de contaminantes del Medio Marino.

16ª. Sobre las redes de servicio proyectadas para el nuevo puerto, y en concreto sobre la de abastecimiento de agua, red de riego y contra incendios, significar que este abastecimiento está proyectado sobre la red general. La falta de previsión de abastecimiento adicional al que ahora dispone la población de Portmán impide que este se haga sobre la citada red en tanto no se proyecten soluciones que puedan asumir el consumo que genere el nuevo puerto. En el Proyecto que finalmente sea aprobado deberá contemplarse un sistema de suministro de agua que no comprometa el abastecimiento del núcleo urbano de Portmán y se deberá establecer un suministro de aguas para riego y contra incendios que no utilice agua para consumo humano.

17ª. Sobre la red de saneamiento de fecales, igualmente, el proyecto no plantea ninguna solución que asuma el aumento de aguas fecales que se generan en todas las edificaciones del puerto, cargando sobre la actual y ya deficitaria depuradora el exceso, cuya incapacidad acarrearía graves problemas a la población de Portmán, por lo que el equipo redactor debe prever otra alternativa diferente a la de la actual EDAR, insuficiente ya para la población actual de Portmán. En el Proyecto que finalmente sea aprobado deberá contemplarse un sistema de depuración de las aguas residuales generadas en el Puerto Deportivo, al margen de la EDAR del núcleo de Portmán. Esas aguas residuales una vez depuradas se podrán utilizar para riego de las zonas ajardinadas contempladas en el Proyecto.

18ª. Sobre la red de saneamiento de pluviales, solo se recogen las aguas que provienen de la rambla del infierno, encauzándola bajo el nuevo puerto y las que se recogerían en los espacios ocupados por la nueva instalación náutico-deportiva y los aparcamientos, sin tener en cuenta las avenidas del resto de ramblas que atravesando el pueblo llegan a la bahía paralelas al paseo de Colon y a la calle Príncipe de Asturias. Entendemos por tanto, que debe darse una solución conjunta a todas las ramblas que desembocan en la bahía, el CEDEX, proponía una red perimetral de pozos que recogían



estas aguas y las desplazaban a los laterales de la bahía, caso de no tenerse en cuenta esta solución, proponemos nuevamente que se construya un canal perimetral que a la vez que soluciona el problema de las aguas de escorrentía, se utilizará para la recuperación simbólica de la línea de costa de 1957, definiendo el límite del puerto y el de el parque que se construya en la zona sellada, dando forma al drenaje principal que recoge las ramblas naturales y envíe las aguas a poniente hacia el encauzamiento previsto en la rambla del infierno y levante hacia el final de playa de la Farola. De igual forma encauzar la rambla que vierte a poniente de la pescadería sobre el futuro puerto pesquero y que sería la única que quedaría fuera del canal perimetral antes planteado.

19ª. A lo largo de todo el documento que se pretende validar como EIA para esta alternativa 2bis y que en realidad corresponde al EIA de la consensuada Alternativa 1, con frecuencia se habla de lucha contra el cambio climático y de disminuir la generación de gases de efecto invernadero (GEI), pero no se establece ningún sistema de generación de energía a través de fuentes renovables. En el Proyecto que finalmente sea aprobado deberán contemplarse unos sistemas de generación de energía eléctrica a través de fuentes renovables; por ejemplo, un sistema de captación fotovoltaica, en forma de pérgolas de protección solar en las zonas de aparcamientos públicos y en las cubiertas de los edificios portuarios, con la finalidad de cubrir las necesidades del proyecto y de reducir costes con los beneficios de exportar la energía producida, además de sistemas de aerogeneradores que en determinados puntos de las instalaciones portuarias permitan el aprovechamiento de vientos y brisas. Con la instalación de estos sistemas de generación de energía eléctrica, además de mejorar la rentabilidad financiera debido a las subvenciones, se demostrará la atención a la sostenibilidad ambiental del Puerto Deportivo de Portmán.

20ª. Se observa falta de acometida de los puntos de telecomunicaciones para la dársena de usos pesqueros en el viejo muelle tradicional.

21ª. De igual modo, creemos que es insuficiente la información sobre el transporte de material, el montaje de éste, la adecuación e impermeabilización de la corta así como el tratamiento que se da a la restauración ambiental de la corta una vez sellada tras el depósito de los estériles. Para la revegetación del sellado de la corta, no se cuantifica la necesidad de plantas, debiendo realizarse esta mediante el empleo exclusivo de especies de la flora autóctona, preferentemente reproduciendo los hábitat característicos óptimos según las exposiciones y pendiente de los terrenos tras el depósito de los materiales de la bahía. El origen de la semilla debería ser el entorno de las sierras litorales de Cartagena-La Unión.

22ª. Sorprende que en el Estudio de Impacto Ambiental y el Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental realizados no se contemplan soluciones alternativas para el vertido de estériles en tierra. Sí se realizan en el documento A05.ESTUDIO ALTERNATIVAS estudios y análisis detallados de tres alternativas para el diseño del puerto; también se analizan dos alternativas al transporte hasta la corta Gloria Este de los materiales extraídos de la bahía de Portmán y en otros documentos se analizan 2 alternativas de punto de vertido mediante cinta transportadora en la corta Gloria Este. Pero en ningún momento se analizan otras posibles soluciones al vertido en tierra ni localizaciones alternativas a la corta Gloria Este. Tampoco se dan razones que justifiquen esta ausencia de alternativas. Simplemente se da por supuesto que el vertido deberá ir a la corta Gloria Este, parece que debido a que es la más próxima a la corta San José, elegida para acoger los materiales a

extraer de la bahía de Portmán para el proyecto de regeneración de playa a realizar por el Ministerio de Medio Ambiente.

23ª. En cuanto al Programa de Vigilancia Ambiental, se limitan a enumerar los objetivos que debería contener, pero no establece niveles ni desarrolla los controles de calidad que indica se deberían realizar. Creemos, que hay muy importantes carencias en el documento sometido a información pública, donde se hacen demasiadas referencias genéricas a las posibles medidas para reducir, eliminar o compensar tanto los costes como los efectos negativos ambientales más significativos, pero se concretan o especifican muy pocas, hay por tanto una falta de definición en todas esas medidas que mientras no se concreten no podrán ser consideradas ni tenidas en cuenta como soluciones.

24ª. Finalmente, la nueva Dársena deportiva debería incluirse en un Plan de Puertos para la Comunidad Autónoma de Murcia como única instalación portuaria nueva entre Cartagena y La Manga asegurando así un grado más de protección a nuestro litoral. La recuperación ambiental de la Bahía y el propio proyecto de puerto pesquero y deportivo de Portmán son incompatibles con el proyecto de la Autoridad Portuaria de Cartagena, de construir una macro Terminal de contenedores en el Gorguel a 500 m. de la futura playa de Portmán, que sería totalmente contraproducente para un futuro desarrollo turístico sostenible de la zona, y para la viabilidad del propio puerto pesquero – deportivo de Portmán, como así se reconoce en el punto 2.5 del propio Estudio de Riesgos recogido en el Anejo 4 (pág. 5).

Por todo lo expuesto, en nombre de los Colectivos del tejido social participantes en el procedimiento y representados en la Comisión de Seguimiento del Convenio para la recuperación y adecuación ambiental de la Bahía de Portmán,

#### **SOLICITAMOS:**

1º.- Que tenga por presentadas en fecha y forma estas alegaciones, y por lo anteriormente expuesto, que se retire este estudio de viabilidad y se rehaga atendiendo a las consideraciones indicadas en estas alegaciones.

2º.- Que considerando igualmente, que no puede aceptarse que la DIA positiva de la Alternativa 1 se tome como válida para esta Alternativa 2bis, y por tanto se requeriría de un nuevo proceso de Evaluación de Impacto Ambiental, reclamamos que se retome como base del proyecto de puerto pesquero y deportivo de Portmán, la Alternativa 1, que fue consensuada en su día por las Administraciones y por el Tejido social.

3º.- Que se abra nuevamente el Procedimiento haciéndolo más participativo y se mantenga informada a las organizaciones a las que representamos en las siguientes fases del procedimiento, a fin de poder hacer en su caso, aportaciones y sugerencias al mismo, o aclaraciones sobre las alegaciones presentadas.

En Portmán, a 30 de julio de 2015

Fdo. Pedro Martos Miralles  
Presidente Fundación Sierra Minera

Fdo: Daniel Portero García  
Presidente Liga de Vecinos de Portmán

Fdo. Cristina Roca Ballester  
Presidenta Federación de Asociaciones de  
Vecinos de Cartagena y Comarca

Fdo: Pedro García Moreno  
Director de Asociación de Naturalistas del  
Sureste

Fdo. Ana M<sup>a</sup> García Albertos  
Presidenta Ecologistas en Acción de la  
Región Murciana