

VERDE

LA FIEBRE DEL HORMIGÓN LLEGA A LOS PUERTOS

Tras 60 años de urbanismo salvaje, el «boom» portuario está relevando al ladrillo en el litoral. En la actualidad, está previsto incrementar en más de un 75 por ciento la capacidad de estas infraestructuras de aquí al horizonte 2020, lo que reducirá el nivel de ocupación hasta el 39 por ciento. ¿Es realmente necesario hacer tantas obras a tenor del tráfico actual y futuro de mercancías?

Belén Tobalina ● MADRID

Tras seis décadas de urbanismo salvaje, con centenares de enclaves costeros convertidos en alfombras de cemento, ahora es el turno del hormigón. De las 28 Autoridades Portuarias que hay, 20 tienen en cartera o están realizando nuevas obras, según se desprende del informe «Destrucción a toda costa» de Greenpeace. Y eso, a pesar de que los ingresos actuales no responden a estas necesidades. Prueba de ello es que de 2005 a 2009, los ingresos no han superado las inversiones realizadas cada año. De hecho, el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT) pretende destinar 22.480 millones de euros en infraestructuras portuarias hasta 2020, con el fin de incrementar en un 75 por ciento su capacidad actual. Lo que, de existir tal demanda, podría considerarse óptimo para la economía, no así para el entorno ni para otras industrias.

Pero la realidad es otra bien diferente. Sólo cuatro autoridades portuarias (Valencia, Bahía de Algeciras, Barcelona y Bilbao) concentran el 78,5 por ciento del tráfico total de mercancías. El resto se reparten las «migajas». Y eso ahora. De hacerse todas las infraestructuras portuarias del PEIT, sólo se ocupará el 39 por ciento de la capacidad de los puertos por término medio anual entre 2014 y 2020, según un estudio realizado por la Universidad de Valencia citado por la ONG; por lo que la falta de justificación de estas obras, a tenor del tráfico actual de mercancías, es evidente. Al menos con la crisis actual.

De hecho, no sólo España se ve golpeada en este sentido. En 2008, la carga de los puertos europeos (por donde transita más del 90 por ciento del comercio de la Unión Europea con terceros países y un 30 por ciento del tráfico comercial comunitario)

cayó un 0,8 por ciento, después de una década de continuo crecimiento, según los datos de Eurostat publicados a finales de 2010.

Ahora bien, esta situación está ya cambiando en España. «El año 2011 cerrará previsiblemente casi con el mismo nivel de tráfico de mercancías que antes de la crisis. Aproximadamente unas 450 millones de toneladas, cuando antes eran 480», explican fuentes de Puertos del Estado. «En cuanto a las inversiones –añaden, las grandes obras ya están prácticamente finalizadas por lo que el ritmo de inversión en estas obras ha descendido».

LOS PEORES CASOS

La burbuja inmobiliaria ha sido sustituida por la del desarrollo de infraestructuras portuarias en donde, en algunos casos, la falta de lógica creará puertos fantasma con una gran merma al litoral, según

denuncian desde Greenpeace. Es el caso del puerto de Granadilla, en Tenerife, cuyas obras ya han comenzado. Ocupará cinco kilómetros de costa. El puerto destruirá notables praderas de sebadal, donde desovan los recursos pesqueros de la zona, así como 17 playas donde el aporte de arena se verá reducido mes a mes. En definitiva, una obra que flaco favor hará a la industria turística. De ahí, que haya sido considerado por la organización ecologista como el mejor ejemplo de una infraestructura portuaria sin justificación medioambiental ni social ni económica del país.

Asimismo, Ceuta pretende ampliar sus puertos a costa de poner en riesgo colonias de Patella ferruginea, en peligro de extinción. «Este proyecto amenaza esta lapa gigante que cuenta con la misma categoría de amenaza que el lince ibérico. Si a nadie se le ocurriría hacer un rascacielos en

Doñana, ¿por qué sí un macropuerto?», se pregunta Pilar Marcos, responsable de la Campaña de Costas de Greenpeace. Tal es así, que la tercera fase de ampliación del puerto de Ceuta ha sido anulada por el Ministerio de Medio Ambiente. Si bien, la segunda fase continúa. La misma incoherencia que la manifestada por el laboratorio de la Universidad de Sevilla que en un principio estimó que con la tercera fase se iba a provocar la destrucción de 2.500 ejemplares de Patella, y después rectificó y afirmó que esta especie podía crecer y reproducirse en los puertos.

La expansión del hormigón también ha desembocado en la privatización de las playas de uso público. Es el caso del puerto de Almería. O el de Barcelona, donde se han construido hoteles de lujo en suelo portuario. En otros, las ampliaciones no corresponden al flujo de mercancías. Así, la Autoridad Portuaria de Valencia pretende ampliar el puerto de la capital hasta ocupar una superficie mayor que el puerto de Hong Kong, cuando movería un volumen de contenedores diez veces menor.

Sobre si son necesarias o no estas obras, desde Puertos del Estado aseguran que «depende de lo que se quiera». Es decir, que si se apuesta por el comercio sí, si no. «El 70 por ciento del comercio exterior que tiene España –prosiguen– se mueve por barcos, por lo que hay que pagar ese peaje de hacer infraestructuras portuarias, que en todos los casos cuentan con informes de impacto ambiental y con medidas compensatorias y correctoras». «En el caso del puerto Granadilla –recuerdan–, el proyecto al final se redujo casi a la mitad».

Algo que se consiguió gracias, sobre todo, a la presión de la opinión pública. En cualquier caso, éstos son sólo algunos de los casos que amenazan el litoral. El hormigón es, según este informe, el nuevo ladrillo, la piedra con la que tropezamos, la misma.

De 2005 a 2009 los ingresos de los proyectos portuarios no han superado las inversiones anuales realizadas, tal y como denuncian desde Greenpeace

«El 70% del comercio exterior de España se mueve por barco. Cada obra tiene un informe de impacto ambiental y medidas correctoras», según Puertos del Estado



SOS PESCA EN MUSEL-GIJÓN

La millonaria ampliación del puerto de Musel-Gijón (Asturias) ha ganado al mar 140 hectáreas. La infraestructura portuaria ha destruido caladeros de pesca



RELLENO DE HORMIGÓN EN SANTANDER

Las 11 cooperativas de mariscadores de la bahía se han opuesto al relleno con hormigón de zonas intermareales de alto valor ambiental



ACANTILADOS PROTEGIDOS AMENAZADOS

De hacerse, el puerto exterior de Pasaia, en el País Vasco, destruirá varios enclaves naturales protegidos, como el monte Jaizkibel, de Red Natura 2000



PRIVATIZACIÓN DE LA COSTA EN BARCELONA

El puerto ha permitido levantar el hotel Vela, saltándose la Ley de Costas que prohíbe construir a menos de 100 metros de la costa



DESTRUCCIÓN ZONA VIRGEN EN LA CORUÑA

El puerto en Langosteira, uno de los pocos tramos de costa virgen de La Coruña, se hará en una zona con fuertes temporales. Se prevé que la infraestructura tenga que cerrar a menudo por el mal tiempo



EL PUERTO DE GRANADILLA DESTRUIRÁ 17 PLAYAS

Este puerto en las Islas Canarias, que ocupará cinco kilómetros de costa, destruirá hábitats marinos, caladeros de pesca y hasta 17 playas



POSIDONIA AMENAZADA EN IBIZA

La ampliación del puerto de Ibiza destruirá 500.000 metros cuadrados de pradera de Posidonia oceánica, una fanerógama protegida



PRIVATIZACIÓN DE UNA PLAYA EN ALMERÍA

El puerto deportivo, al que se destinarán 42 millones de euros de presupuesto, privatizará la playa más cercana a la ciudad



LAPA GIGANTE AMENAZADA EN CEUTA

La ampliación del puerto destruirá fondos marinos y colonias de lapa gigante, especie en peligro de extinción como el lince ibérico



MACROPROYECTO EN MURCIA

Al proyecto del puerto El Gorguel se destinarán 1.500 millones de euros, un dinero con el que se podrían construir 21 hospitales



DE HONG KONG A VALENCIA

La ampliación del puerto de Valencia le hará ocupar un área mayor que el de Hong Kong, pero moverá un volumen diez veces menor