

ALEGACIONES AL “ ESTUDIO INFORMATIVO DE ACCESOS FERROVIARIOS A LAS OBRAS DE AMPLIACION DEL PUERTO DE FERROL (PUERTO EXTERIOR) EN CABO PRIORIÑO CHICO”

A la vista del anuncio de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento, publicada en el B.O.E. de fecha 7 de abril de 2010, por el que se somete a información pública la aprobación provisional del estudio informativo de accesos ferroviarios al puerto exterior de Ferrol, de conformidad con los intereses generales y consecuencias medioambientales del mismo.

El Grupo de Trabajo constituido al efecto de la defensa del interés general del municipio de Ferrol y demás municipios ribereños de la ría, y de los intereses particulares de las asociaciones que constituyen el referido Grupo de Trabajo, a saber:

Federación de Asociacions de Veciños da Zona Urbana “Roi Xordo”, Asociación de Veciños de A Graña, Asociación de Veciños de A Cabana, Asociaciones de Veciños da Zona Rural, Asociación de Veciños “O Lago” de Doniños, Estación de Bioloxía Mariña de A Graña, Asociación ADEGA, Cofradía de Pescadores de Ferrol, Asociación de Depuradores de Marisco de Galicia, Clube de Remo A Cabana, Clube do Mar de Ferrol, la Asociación Grupo Bazán y la Asociación Deportiva y Recreativa Y de A Graña.

He de subrayar que esta iniciativa y el referido Grupo de Trabajo son apoyados igualmente por las siguientes asociaciones:

Asociación de Veciños de Canido, Asociación de Veciños de Santa Mariña, Asociación de Veciños do Barrio da Magdalena, a Asociación de Veciños de Brión, Asociación de Veciños Unidad San Felipe-Ferrol y la Asociación Cultural Lefre de Caldereta.

Dicho lo anterior y atendiendo a la obligación que atañe a nuestra ciudadanía, de encaminar su legítimo derecho, a la necesaria defensa de los intereses generales y a no consentir cualquier nueva agresión medioambiental sobre el elemento que más en valor ha de ponerse de nuestra comarca, **LA RÍA**, se formulan las siguientes alegaciones:

1.- ESTUDIO INFORMATIVO DE ACCESOS FERROVIARIOS AL PUERTO EXTERIOR DE FERROL: DEFECTOS DETERMINANTES DE SU NULIDAD.

Analizado el estudio informativo que se somete a información pública y como valoración a priori, antes del análisis concreto de las distintas alternativas propuestas, cabe denunciar la existencia de diversos errores y contradicciones que impiden que dicho estudio pueda cumplir con su verdadero objetivo: “*llegar a*

definir la mejor alternativa, teniendo en cuenta todos los factores que influyen en la valoración de las mismas, para el itinerario en cuestión”.

Entre las incorrecciones y errores detectados que, necesariamente deberán ser corregidos, a efectos de contar con un estudio que cumpla con todos los requisitos legales exigibles y que permitan una valoración efectiva y en condiciones de igualdad de las distintas alternativas o trazados propuestos por la Administración, podemos destacar, entre otros, los que a continuación se detallan:

1. Haber realizado valoraciones no equitativas entre las distintas alternativas estudiadas.
2. No haber planteado una alternativa centro razonable, que dentro de los parámetros de diseño, tuviese el menor impacto posible. Así se propone una alternativa que afectaría a 26 viviendas cuando es posible la realización de uno similar afectando tan solo a una como se muestra en el anexo.
3. No haber realizado en el corredor SUR un estudio para el acceso mediante túnel bajo la ría que sería el más económico si se tiene en cuenta la necesaria modificación de la alternativa SUR propuesta para permitir la circulación de veleros y dragas bajo el viaducto planteado.
4. No haber tenido en cuenta impactos como la barrera que supone el viaducto de la alternativa SUR a la navegación en la ría.
5. No haber valorado en Anejo 18 de “Análisis y Selección de alternativas” los impactos de la fase de construcción como, por ejemplo, el relleno planteado en la ría. Sólo se han valorado los impactos de la obra en la fase de operación.
6. No haber tenido en cuenta en la valoración económica de la alternativa SUR la necesaria renovación de la vía (como se indica en el estudio) ya existente hasta alcanzar la estación de Ferrol y, por tanto, no haber realizado una valoración equitativa frente a las demás alternativas.
7. La falta de coherencia entre los distintos documentos, mezclándose datos en informaciones del año 2004 con informaciones más actualizadas de forma confusa, e incluso entre distintas partes de un mismo documento presentando, por ejemplo en la Memoria de la fase C hasta 3 valoraciones distintas para la alternativa Sur. El presupuesto de la fase C valora la construcción del túnel por tuneladora mientras los restantes documentos indican su construcción por voladuras controladas.
8. El empleo de planos topográficos antiguos (del 1997 cuando ya existen los del 2001 y 2005) que no muestran la realidad de las edificaciones actuales y que no cumplen su función “INFORMAR” al público de cómo le afectarían los trazados.

2.- ESTUDIO DE LAS ALTERNATIVAS DE TRAZADO: ALTERNATIVA NORTE, ALTERNATIVA CENTRO Y ALTERNATIVA SUR.

Analizado el proyecto que ahora se expone a información pública comprobamos la existencia de tres posibles trazados previstos para el acceso ferroviario al puerto exterior: Alternativa Norte, Alternativa Centro y Alternativa Sur.

2. 1.- ALTERNATIVA NORTE.

Una vez analizadas las obras necesarias para la ejecución de cada una de las alternativas mencionadas, su trazado y todos los intereses en juego, se alza como el más acorde al fin previsto y respetuoso con todos los intereses públicos afectados, incluido sin duda el fuerte impacto ambiental de una obra de tales características, la denominada como ALTERNATIVA NORTE y ello por las siguientes razones:

- a. Cuenta con informes favorables de varios de los organismos implicados en el presente proyecto, entre ellos, la Dirección General de Costas.
- b. No afecta al dominio público marítimo terrestre y resulta acorde con el principio de coordinación y racionalidad que debe seguir toda actuación administrativa, pues discurriría paralelo a la reciente obra del corredor norte, gran parte del trazado discurre por medio de túneles y serviría para conectar varias zonas industriales ya que en la zona de arranque del trazado ferroviario está prevista la constitución de un polígono industrial (Polígono de Leixa), o los que pudieran asentarse en zonas de Mandiá, etc... lo que supondría un incentivo y un atractivo más a la hora de captación de empresas para formar parte de dicho polígono, con todas las ventajas económicas derivadas de tal decisión, evitando nuevas obras que se harían para dar servicio a dichos polígonos y que una vez mas causarían un gran impacto medio ambiental, convirtiendo una de las zonas de mayor valor paisajístico, en una sucesión constante de trincheras en dichos terrenos, todo ello por la falta de planificación que constituiría el no decantarse por esta alternativa norte, convirtiéndose tal asunto en una constante disputa entre la ciudadanía y la administración, con la mala imagen de las instituciones y el sentimiento de impotencia que esto causa entre la población, aumentando el desencuentro que estas actitudes causan, e instalándose en la sociedad la idea de que tanta repetición de obras por falta de planificación, no es más que un gran negocio para unos pocos.

Igualmente cabe señalar su fácil conexión, caso de estimarse necesaria, con otra de las zonas industriales punteras y soporte económico de la comarca, como es el Polígono Río do Pozo.

- c. Al discurrir paralelo al corredor norte “aprovecharía” las obras realizadas recientemente a consecuencia del mismo y se reduciría el impacto ambiental; el acceso ferroviario se realizaría sobre una zona ya afectada, con parte de las infraestructuras necesarias ya ejecutadas y en la que el impacto ambiental ya existente no se vería aumentado y, al menos, se reducirían al mínimo las consecuencias negativas en todos los ámbitos.
- d. Se deja libre la zona de dominio público marítimo terrestre de la Ría de Ferrol, concretamente, las Ensenadas de A Malata y A Cabana, lo que permitiría que esta zona ya afectada de por sí por la construcción de obras anteriores como el muelle carbonero o la estación de bombeo de la E.D.A.R. (Estación Depuradora de Aguas Residuales), continúe sirviendo a los intereses generales; no podemos olvidar que en ella se concentran tanto intereses económicos, al constituir una zona imprescindible de explotación para el sector del marisqueo, y de reproducción de especies marinas, como sociales, para la práctica de todo tipo de deportes náuticos e incluso, para la navegación que, caso de ejecutarse la obra de conformidad con la alternativa sur, tal como se plantea en el Estudio Informativo, quedarían del todo frustrados sin posibilidad alguna de recuperación ni a corto, ni a largo plazo.
- e. Se reduciría notablemente el impacto ambiental que por contaminación acústica generaría el paso de convoyes de ferrocarril, con una frecuencia muy intensa, por prácticamente el caso urbano de la ciudad y por el barrio de A Graña.

2.2.- ALTERNATIVA CENTRO.

Mostramos nuestro acuerdo con el descarte que hace el Estudio Informativo sobre la alternativa centro dadas las dificultades de ejecución que plantea, además de por su elevado impacto ambiental y por las grandes expropiaciones que supondría ejecutar esta opción.

2.3.- ALTERNATIVA SUR: NECESARIAS MODIFICACIONES.

Con carácter subsidiario a la alternativa norte, que es la defendida por este Grupo de Trabajo, y para el caso de que la misma sea descartada, se considera

como más adecuada, aunque con una serie de imprescindibles modificaciones, la denominada ALTERNATIVA SUR, que incluye como elemento constructivo la realización de un viaducto que atraviesa la Ensenada de A Malata en la Ría de Ferrol. Es precisamente en este punto donde debe modificarse el proyecto, pues con su actual planteamiento incumple todos los objetivos de normativa medioambiental al crear un área de **Impacto Crítico**, en la que ninguna medida correctora podrá mitigar los daños y perjuicios ocasionados y que hará que las ensenadas de A Malata y A Cabana queden en la práctica inservibles y reducidas a un mero estercolero, viéndose abocadas a un futuro que supondría su desaparición; todo ello sin perder de vista que se realizaría una actuación en la única zona virgen e inalterada del barrio de A Graña, ya afectado como se ha dicho por la construcción de la estación de bombeo de la E.D.A.R. con su correspondiente tunel a Prioriño, y que en la actualidad se encuentra protegido por un Plan Especial de Protección e Rehabilitación:

Art. 71 do Plan de Urbanismo do Concello de Ferrol. Plan Especial de Protección e Rehabilitación do Casco Vello da Graña. (PE-3-R).

1. No ámbito delimitado por este Plan Xeral, contido en planos de ordenación, desenvolverase un Plan Especial para a protección e a rehabilitación do tecido histórico da Graña e do seu contorno costeiro e interior.
2. O Plan Especial desenvolverase a teor do establecido nos art. 26.2.b e 29 LSG e 78 e 79 RP tendo en conta as determinacións da "Ley 22/88 de Costas" e o seu Regulamento no ámbito da súa aplicación. O seu contido centrarase na protección do patrimonio urbano, arquitectónico e cultural, dos valores paisaxísticos, naturais e ambientais do contorno costeiro e interior do núcleo, a mellora de infraestructuras e dotacións, a rehabilitación física das edificacións e vivendas e a recuperación económica e social do vello núcleo da Graña.
3. Os obxectivos xerais do Plan Especial serán:
 - A conservación, valoración e recuperación do patrimonio urbano, arquitectónico e cultural, coa catalogación individualizada dos elementos a protexer.
 - A definición pormenorizada da silueta urbana, da volumetría resultante e da fachada costeira.
 - A conservación e mellora das condicións paisaxísticas e ambientais das grandes parcelas que, formando parte do núcleo, o dominan constituíndo o seu fondo paisaxístico; así como do espacio costeiro e do litoral que conforma a fachada marítima do núcleo.

A pesar de que en la actualidad existen otras soluciones constructivas que permitirían reducir el nivel de impacto ambiental en la zona sin suponer un encarecimiento importante de la obra, dichas técnicas no han sido tenidas en cuenta, anteponiendo la simplicidad y reducción de costes en la ejecución de la obra a la protección de los valores medioambientales y socio-económicos, a la que por ley vienen obligados.

Observamos así que, a pesar de que en el propio informe publicado, en referencia al denominado corredor sur, se señala que "*se considera necesaria la ejecución del viaducto con gálibo suficiente para permitir el paso de embarcaciones*" (punto 5.3.10.3, al hablar de la permeabilidad territorial), dicha directriz no ha sido tenida en cuenta pues con la altura proyectada se impediría el paso de cualquier embarcación de tamaño medio.

Esta limitación no supone sólo la imposibilidad de la navegación en su aspecto más lúdico sino también en el necesario de limpieza y regeneración de

las aguas y fondos de la ría. En el estudio de impacto ambiental se afirma que no causara modificación alguna en la zona. No podemos olvidar que la zona de las Ensenadas de A Malata y A Cabana ya se ha visto enormemente dañada tras la construcción del denominado “muelle carbonero” y que a raíz de dichas obras se hace necesaria su limpieza periódica, tanto para conservar la salubridad de las aguas, como para permitir que continúe la explotación de marisco, sobre todo cuando la depuradora entre en funcionamiento, situándose Ferrol como una de las zonas más importantes de explotación de numerosas especies, que incluye una especie autóctona y que soporta un importante sector económico de la ciudad, teniendo además en cuenta que además de un vivero propio, fue vivero de cría para su siembra en otras rías. No se puede obviar tampoco que inevitablemente sufriría daños irreparables por una causa tan elemental como perder su condición actual de **navegable**, condición que el informe no destaca en ningún momento, pero que actualmente sirve para su limpieza, saneamiento y mantenimiento en general.

No sólo por motivos económicos resulta inaceptable la obra propuesta por el Ministerio de Fomento, sino incluso por motivos de seguridad, al existir en la zona de confluencia del viaducto una estación de bombeo a través de la que se depurarán la mayor parte de aguas residuales de la ciudad. Algo tan simple como una rotura en alguna de las conducciones sería un problema de imposible solución al quedar impedido el acceso a todo tipo de embarcación o construcción naval de las existentes en la actualidad para reparación de la conducción y limpieza de la zona afectada. El propio Ingeniero Jefe del Área Galicia-Sil de la Confederación Hidrográfica del Norte, José-Javier González Martínez, señala la necesidad de que en el proyecto se tengan en cuenta las consecuencias de la obra proyectada sobre estas conducciones de aguas residuales y, haciendo caso omiso, nada dicen al respecto.

No solamente en cuanto a la altura o gálibo presenta el viaducto características incompatibles con el entorno físico sino también en cuanto al material constructivo que pretende utilizarse y a sus propias características. Haciendo caso omiso a la mayoría de las alegaciones presentadas se insiste en una construcción del mencionado viaducto en exclusiva con hormigón armado, en lugar de materiales metálicos o una combinación de ambos, como sugieren muchos de los informes aportados al proyecto; ha de sumarse a ello que la concepción del proyecto con un número excesivo de pilares de sustentación (se cuentan hasta once en el proyecto expuesto al público) alteraría enormemente los fondos y las corrientes, quedando la ensenada como una zona de aguas estancadas en la que, sin posibilidad de regeneración natural por las corrientes y sin posibilidad de reparación medioambiental por falta de **navegabilidad**, se

produciría sin lugar a dudas la extinción de todas las especies existentes, con la consiguiente pérdida de bienes y rentas y deterioro del hábitat humano.

Decir que desde los años 60 en que con toda impunidad comenzaron los vertidos de grandes cantidades de material procedente de la construcción de uno de los diques de Bazán, los habitantes de Ferrol tuvimos la clara percepción de que los estamentos públicos con competencia mostraban una desmedida obsesión por el relleno definitivo de esa lámina de agua hoy de aproximadamente 740.000 metros cuadrados de extensión, a pesar de haber perdido una cuarta parte, por la intervención humana, hoy en día la de mas belleza del interior de la ría y una de las pocas en las que aún tenemos acceso los ferrolanos y demás visitantes, a una parte de su contorno sin restricciones que es lo que sucede en el resto de nuestra "beiramar" urbana.

Cada día más, vallas, murallas,"seguridad" y otros subterfugios incomprensibles merman nuestros derechos ciudadanos. Hoy en día esa percepción la tenemos aun más clara después de analizar este proyecto, cuando nos proponemos restaurar, para "Patrimonio De La Humanidad" el foso que rodeaba nuestro arsenal, y debido a unos hechos similares (construcción del dique de A Campana, también imprescindible en aquel tiempo de 1872), la ciudadanía acabó pidiendo su relleno por falta de condiciones sanitarias; por desgracia estos hechos se han venido repitiendo con demasiada frecuencia y dicen mucho de nuestra incultura y falta de sensibilidad; eso nos lleva a creer que los habitantes de A Graña, A Cabana, Serantes Canido y Ferrol Vello tienen condenadas a muerte sus históricas riberas marítimas.

Analizado el proyecto, tampoco resulta efectiva la única medida compensatoria prevista para reducción del impacto ocasionado pues la construcción de una pasarela anexa al viaducto que, supuestamente, permitirá el tránsito a pie de personas entre ambos lados de la ensenada y la ampliación del paseo marítimo existente no compensa en modo alguno todos los daños que se ocasionaría de ejecutarse la obra en la forma prevista.

Independientemente de lo expuesto, cabe señalar la inviabilidad de dicha medida compensatoria y por tanto, su inutilidad, pues la conexión de la pasarela anexa al viaducto y el actual paseo marítimo supondría dejarlo sin acceso, pues el paseo finaliza en unas instalaciones de propiedad municipal, dedicadas a actividades y deportes náuticos, que desde la adquisición por parte del Concello, significaron un gran aumento de la práctica de los esos deportes, con la instalación de las diversas escuelas de iniciación y tecnificación, que acogen a una media de 300 jóvenes de la comarca en la practica de actividades como la vela, remo - en sus modalidades olímpico y banco fijo-, piragüismo, actividades

subacuáticas, vela tradicional en sus facetas de navegación y conservación de barcos tradicionales; y esto último en sintonía con la parte sociocultural de los usos de una parte de las instalaciones pues albergan lo que fue uno de los astilleros más importantes de épocas pasadas, conservando en su interior un dique mareal construido en sillería, único y el más antiguo de Galicia, así como de los más antiguos de España, con formas originales y en estado de perfecta conservación, listo para su uso, lo que conlleva su puesta en valor de cara a la candidatura a Patrimonio de la Humanidad de la UNESCO. Por lo tanto, de total **protección**, dicha candidatura incluye este dique con Ferrol y sus Arsenales. Datado de finales de 1700 a principios de 1800, superpone sobre ese mismo acceso, a unas instalaciones a las que nuestra corporación municipal no puede renunciar y que funcionan en la zona, con las negativas consecuencias y el elevado coste que la ejecución de esta obra supondría por las necesarias expropiaciones. ¿Ocurrirá con este dique mareal lo que ocurrió con la puerta marítima de Fontelonga? ¿Quedará también sin mar?

De conformidad con todo lo expuesto, la aprobación del proyecto optando por el trazado correspondiente a la ALTERNATIVA SUR deberá ser modificado y replanteado con la adopción de medidas como las siguientes:

- a. Utilización de una técnica constructiva que no impida el paso de embarcaciones a la zona de la Ensenada de A Malata y que permita continuar con todos los usos que, hasta el momento, se desarrollan en ese lugar.
- b. La no utilización del hormigón, en la medida de lo posible, como material constructivo, sustituyendo el mismo por materiales metálicos (que no han sido tenidos en cuenta por la existencia de un único informe y en base a la reducción de ruidos y vibraciones), o la combinación de ambos materiales.
- c. Restauración del flujo de agua en la ensenada con la reapertura de los ojos del antiguo puente de acceso al muelle carbonero.

3. VIABILIDAD DE OTRAS TÉCNICAS CONSTRUCTIVAS Y VARIACIONES EN EL TRAZADO.

A la espera de contar con otros informes técnicos, se pueden citar ya otras propuestas y trazados que permitirían ejecutar la obra de forma que el impacto medioambiental y socioeconómico sea mucho menor que en el proyectado por el Ministerio de Fomento y en el que sí surtirían efecto, e incluso resultarían innecesarias, las medidas correctoras y compensatorias que la ley prevé.

Así, este Grupo de Trabajo dispone ya de un informe emitido por una consultora dedicada a proyectos de infraestructuras públicas en el que se contiene una propuesta distinta al trazado sur propuesto en el estudio informativo, dado que se contempla la sustitución del viaducto por un túnel combinado con trinchera o falso túnel que partiendo de las actuales instalaciones del muelle de Fernández Ladreda a través del muelle carbonero, alcanzaría la zona de A Graña bajo el mar a una profundidad adecuada para librar el actual túnel de la Base Naval de A Graña, obra que consideramos factible dado que existe en la actualidad un túnel también submarino en la misma zona, que conecta el colector general con la estación de bombeo de A Cabana, construido sin ningún tipo de dificultades, según los técnicos que participaron en la obra, analizadas las posibilidades de su construcción observamos que su principal inconveniente, la pendiente, nunca superaría a la que en la actualidad existe en el tramo entre la actual estación de Renfe y el muelle Fernández Ladreda, hemos comprobado en el lugar pendientes superiores a 20 milésimas, como también en el tramo de salida, Cabalo Blanco e a Ponte das Cabras en los dos anchos de vía, de las cuales no se hace referencia en el informe, por lo que consideramos no debe prevalecer dicho argumento. Así si se reduciría la mayor parte del impacto ambiental en la zona y se garantizaría su **navegabilidad**.

No siendo una alternativa adecuada, en último extremo considerar la elevación suficiente del viaducto para pasar lo más cercano a la actual carretera de A Graña (Camiño Vello), de esta forma si podría enlazar la pasarela con el actual paseo de A Cabana a través de un corto tramo de dicha carretera (con cómodas aceras actualmente) y también con la Villa de A Graña, aprovechando la zona expropiada para usos de ocio y sociales como compensación a la actual Real Villa, enlace que no sería posible con la alternativa de Fomento, que erróneamente indica el proyecto, así, si se reduce la mayor parte del impacto ambiental en la zona y se garantiza su **navegabilidad**. Ejemplos de otras obras similares, incluso de mayores dimensiones, como puede ser la construcción del Viaducto sobre el Río Ulla compatible en su forma con las Torres de Catoira en sus proximidades, evitando las pilastras en el mar, como recomienda el informe emitido por Xunta De Galicia Consellería de Medio Ambiente Dirección Xeral de Conservación da Natureza en el que se señala que “Particularmente, en el caso de construcción de viaductos, se procurara evitar la colocación de pilas dentro del cauce correspondiente”; aun cuando esta recomendación se refiere a cauces de río también debe ser considerada en este caso por la estrechez de la ensenada en ese punto y la corriente que se forma a la ejecución del proyecto

Las consultas e informes de que dispone el grupo de asociaciones que forman este colectivo ciudadano, nos dan el convencimiento de que los medios técnicos de que se dispone actualmente, a pesar del poco tiempo para analizar el proyecto, permiten las variaciones que recomendamos, siendo que alguna de ellas ya figura en los informes del proyecto, como puede ser la construcción del

túnel con paraguas pesados de micropilotes, así como las excavaciones con cazo cerrado, que también serían útiles en un túnel submarino, que no causarían mayor impacto para este túnel submarino que las utilizadas para los once pilares del proyecto actual.

4. PLANTEAMIENTO DE OTRAS ALTERNATIVAS.

El planteamiento de otras alternativas técnicas viables, de similares características económicas a las planteadas por la Administración pero que realmente den respuesta a las demandas planteadas por todos los colectivos y que reduzcan el impacto de la obra proyectada, es del todo necesaria pues sólo si se cuenta con argumentos técnicos que permitan rebatir el proyecto que ahora se publica se podrá plantear, en una hipotética vía judicial, un debate que resuelva dichas peticiones y valore si el proyecto de la Administración cumplía con todos los requisitos legales y objetivos previstos o si, por el contrario, el proyecto planteado por los administrados afectados era el más conveniente y el Ministerio de Fomento actuó de forma contraria a los intereses generales y con un interés exclusivo de reducir presupuesto aun a costa de causar daños y perjuicios irreparables que de otra manera sí se podrían haber evitado.