**MINISTERIO DE FOMENTO**

**-Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias-**

**Plaza Sagrados Corazones 7**

**2071 Madrid**

 *Ferrol 5.5.2010*

**ASUNTO: Referencia: “Información pública. Accesos Puerto Exterior de Ferrol”**

***Alegaciones* al “Estudio informativo de accesos ferroviarios a las obras de ampliación del puerto de Ferrol (Puerto Exterior) en Cabo Prioriño Chico” (BOE 7.4.2010)**

 Xesús Andrés López Piñeiro (Presidente de ADEGA-Trasancos; DNI XXXXXX), Ernesto López Díaz (Secretario de ADEGA-Trasancos; DNI XXXXXXX) y Antonio García Jiménez con DNI XXXXXXX, actuando en representación de **ADEGA -delegación de Ferrolterra(Trasancos )** (CIF G-15044811) con dirección - a efectos de notificación- Apdo Correos 481; 15480 Ferrol, comparecemos y como mejor proceda en derecho

***EXPONEMOS:***

 -Que por medio del presente escrito, ADEGA (Asociación para a Defensa Ecolóxica de Galiza) en su delegación de Trasancos, presentamos alegaciones al **“Estudio informativo de accesos ferroviarios a las obras de ampliación del puerto de Ferrol (Puerto Exterior) en Cabo Prioriño Chico” (BOE 7.4.2010)**

 -En dicho estudio , de la opciones para llevar el tren al puerto exterior de Ferrol, se estima que la que tiene menos repercusión ambiental es la “opción sur” atravesando la ría de Ferrol a su paso por A Malata..

**A) ALEGACIONES A LA TOTALIDAD DEL PROYECTO**

 -Que el proyecto actual se presenta con el fin de llevar el ferrocarril al conocido como “Puerto Exterior de Ferrol” ubicado en la zona de Caneliñas, en concreto en Cabo Prioriño Chico.

-Que pese a su nombre, dicho “Puerto Exterior”, también se encuentra en el interior de la ría de Ferrol, en la bocana de dicha ría y a una distancia pequeña del conocido como “Puerto Comercial” o “Puerto Interior”.

-Que el “**Puerto Interior” tiene instalación ferroviaria** con dispositivos de vías de tren ubicadas en el propio puerto interior.

-Dado que ambos puertos están dentro de la ría de Ferrol y a una distancia pequeña entre ellos, y dado que el “Puerto Interior” tiene ya acceso en tren al mismo, se podría recurrir a la opción, que lo barcos cuya mercancía tenga que salir por ferrocarril y no puedan acceder al “Puerto Interior” y deban dejar sus mercancías en el “Puerto Exterior”, *dichas mercancías podrían ser llevadas con facilidad en la corta distancia que separan ambas zonas portuarias mediante dispositivos de transporte marítimo* ***tipo “barcazas” o tipo “Ferrys” obviándose los problemas medioambientales y la carga económica*** de llevar el tren al puerto exterior y yendo además en consonancia con las directrices de la Comisión Europea de potenciar el transporte marítimo y las “autopistas marítimas” como el medio de transporte menos contaminante..Además con esta modalidad de transporte por barco, se bajaría en mucho los 44 meses del proyecto de tren referido.

-Además de ello como la propia memoria del estudio indica en su página 43: , “menos del 0,3 % de las mercancías actuales del Puerto de Ferrol son usuarias del ferrocarril”.En este apartado probablemente se incluya unas de las principales mercancías movilizadas, el carbón que se distribuye a As Pontes (donde no hay línea férrea) y la chatarra a Megasa en Narón (donde tampoco hay línea férrea).

 -Con el proyecto presentado, hay paso de ferrocarril en el radio de influencia de la zona ZEPA (zona de Especial Protección de Aves) y Humedal de Doniños código IHG 1110177; como la propia Dirección General para la Biodiversidad, en su informe del 20.5.2005 (ver Anexo , EIA p. 363); la construcción de una estructura ferroviaria *tan próxima de la ZEPA y Humedal de Doniños “..produciría muy probablemente afecciones importantes sobre la laguna, ..su flora y su fauna..”*

 -Paso del tren junto al LIC (Lugar de Interés Comunitario) “Costa Ártabra”

 -Que está también sobre la mesa el proyecto de comunicación ferroviaria AVE Coruña-Ferrol a través de un túnel subterráneo entre las dos ciudades En caso de que esto fuese así, parece sensato aprovechar dicho diseño para llevar el tren al “Puerto Exterior” de Ferrol.

 -Que en el estudio de impacto ambiental (p.248) se consideran ,en su valoración global, que los impactos del proyecto son moderados, y en algunos epígrafes como es la afectación a “especies singulares”, puede llegar a ***ser severo***, así como el impacto visual en la opción “sur”

 -Que , como ya respondimos tanto ADEGA y la SGHN en enero 2005 en la fase de consultas previas realizada por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental,(ver pag 436-439 del EIA):

\* cualquiera de las opciones elegidas para llevar el tren al “puerto exterior” tiene notables impactos ambientales

 \*en caso de elegirse la opción “sur” que pasaría sobre la ría de Ferrol, se debería de retirar el muelle carbonero, Fernández Ladreda que supuso un gran relleno en la ría, y que en la actualidad tiene especial relevancian su levantamiento dado que las descargas de carbón se realizan en el puerto exterior, y por tanto deja dicho muelle deja de tener la utilidad para que se diseño y que supuso importante ocupación del Dominio Publico Maritimo Terrestre.(DPMT)

 \*que en caso de elegirse la opción sur, el puente debería ser tipo “puente metálico” elevado para tener el menor impacto sobre la ría.

 \*que en caso de realizarse dicho proyecto, se tendría que tener en consideración el uso de trenes con tracción eléctrica, mucho menos contaminantes y más eficientes energéticamente

**B)ALEGACIONES A LA ALTERNATIVA “SUR” ELEGIDA COMO OPCIÓN PRIORITARIA**

 -Muy probablemente, la alternativa “norte”, en que casi todo el trayecto va bajo túnel (todo el trayecto salvo un pequeño tramo de menos de 300 metros) y no se atraviesa la ría de Ferrol, es la que tenga menor impacto ambiental

-Que la alternativa “sur” fue desestimada tando por ADEGA como por el resto de los integrantes de la “Plataforma para el Transporte y Sostenible de Ferrol” (IU-EU, Nos-UP, ADEGA, CGT) en informe remitido a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el 19 de enero 2005 (ver pag, 435 por el gran impacto sobre la ría de Ferrol, y además solicitando en su momento el levantamiento los muelles del puerto carbonero de Ferrol.

 -Dicho proyecto Implica el paso del tren sobre un puente en la ría de Ferrol, de 285 metros de longitud con nuevas pilastras sobre la propia ría y consolidando los diques del puerto carbonero, con lo que se cerraría todavía más el paso de corrientes por esa zona de la ría de Ferrol, con rellenos adicionales , enlodación de la zona y mayor contaminación de la misma

 -El paso de trenes con graneles y contenedores con material eventualmente contaminante cerca de núcleos de población y en el radio de seguridad de la planta de gas de Mugardos

 -Que en caso de colocarse un puente en la zona de A Malata con pilares sobre la zona, se afectaría las corrientes de la zona, y de modo indirecto, el drenaje del sistema fluvial que aboca en A Malata.

 -De modo indirecto y relacionado con el punto anterior, se podrían ver afectadas especies vulnerables en la Directiva Aves o en el Real Decreto 1095/89 , como el propio EIA describe en las paginas 79-84 como puede ser el Paiño común (Hydrobates plegicus), Nutria, Reo, Angila y Espinoso

 -Que en caso de llevarse a cabo dicho proyecto, tendría un impacto perceptual (impacto sobre el paisaje) muy notorio, al atravesar otra vía férrea la ría de Ferrol

 -Que dicho Estudio informativo no está excesivamente actualizado, tal como se refleja en alguno de sus párrafos*: “Respecto al paro, éste no se ha incrementado en los últimos años sino que se ha iniciado un ligero descenso...”(pag 19 de la “Memoria”)¡¡¡¡ o “..A este respecto se ha previsto la reutilización del material sobrante en las obras del futuro Parque Empresarial de Brión* “pag 36. de la Memoria y 457 del Documento Indice ”(…parque desestimado hace años..)....;

-El estudio de movimiento portuario se basa en el movimiento de mercancías del año 2002 (mucho antes de la recientemente aprobado Plan del Carbón 2012-2018 que prima el uso del carbón nacional y, que razonablemente bajará el movimiento de carbón de importación hacia la térmica de As Pontes,.)

 -Que en el diseño del túnel, no permitiría, en caso de eventual accidente en el convoy ferroviario en el interior del túnel, el facil acceso a vehículos de emergencias ayuda (ambulancia, bomberos) por una via adicional.

 -Que en la entrada del eventual tunel de A Graña, hay una antigua cantera, donde en la actualidad anidan aves de especial interés (garzas, garcetas….)

 -*La propia Dirección de Costas, con fecha 23.12.2004 remitió un informe en el que desaconsejaba la alternativa “sur”* por afectar notoriamente al dominio público marítimo-terrestre(ver Anexo de EIA p.359

 -Que **dicha alternativa sur, tal como aparece en el proyecto presentado, fue considerada inadecuada por el propio pleno del Concello de Ferrol realizado el 29 abril 2010 que decidió alegar a dicho proyecto.**

**C)ALEGACIONES AL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL (E.I.A)**

 - Con este proyecto se podrían ver afectadas especies vulnerables en la Directiva Aves o en el Real Decreto 1095/89 , como el propio EIA describe en las paginas 79-84 como puede ser el Paiño común (Hydrobates plegicus), Nutria, Reo, Angila y Espinoso

 -Que la afectación sobre la zona de A Malata durante las obras, tal como recoge el EIA en su pag 215 .”La instalación del relleno provocará la limitación de la entrada total de la marea, lo que podría implicar empobrecimiento de oxígeno y un aumento de la temperatura. …..puede provocar una alteración del pH del auga y su coloración”; “..la alteración del agua está intimamente relacionadas con la flora y la fauna..”

 -La Estación Biológica de La Graña capta sus aguas en la zona afecta por la obra del tren, pudiendo dañar las especies que en ella se encuentran

 -Afectación de los acuíferos subterráneos, en especial los de la zona de Cariño y de Liñares

 -En caso de construirse el puente sobre A Malata, la superficie de flora afectada correspondiente al medio marino, está sobre 9520 m2 y con un mérito de conservación elevado, tal como el propio EIA recoge en su pag 228

 -Como se recoge en el EIA el impacto sobre especies singulares de la zona sería de un nivel medio.

 -Los impactos sobre la atmósfera son altos, tanto en lo referente a la emisión de partículas y gases de combustión, como de vibraciones y nivel sonoro(p. 246 EIA)

 -Es importante también el valorar, que en la realización de la obra, implica el llevar a cabo voladuras, en zonas próximas a dependencias militares y arsenal de armas

 -Que, en contra de lo que se expresa en el EIA, muy probablemente se afectaría las playas colindantes de A Graña y de Olmos (EIA p.451)

 -Que ***en el estudio de impacto ambiental (p.248) se consideran ,en su valoracion global, que los impactos del proyecto son moderados, y en algunos epígrafes como es la afectación a “especies singulares”, puede llegar a ser severo,*** así como el impacto visual en la opción “sur

**Por todo ellos, SOLICITAMOS**

 -Que se tengan en consideración la formulación de ALEGACIONES por parte de ADEGA (Asociación para a Defensa Ecolóxica de Galiza) en su delegación de Trasancos, al **“Estudio informativo de accesos ferroviarios a las obras de ampliación del puerto de Ferrol (Puerto Exterior) en Cabo Prioriño Chico” (BOE 7.4.2010)** , y sea informada nuestra asociación, como parte interesada en dicho proyecto y en base al Artículo 43 de la Ley 30/92 de Procedimiento Administrativo de cuantas actuaciones y resoluciones se practiquen en adelante.

 -Contemplar la *opción de descartar el proyecto actual , valorando la posibilidad, en nuestra opinión menos lesiva, menos contaminante y más rápida de establecer un trasbordo de mercancías entre los muelles del llamdo “Puerto Exterior” y el los del “Puerto Interior” , (el cual dispone de instalación ferroviaria), de un sistema naútico de “barcazas” o “ferrys”*

 -En caso de mantenerse el proyecto de llevar el tren hacia los muelles del “Puerto Exterior”, reevaluar opciones, siendo *probablemente la opción “norte”, en que va todo casi todo bajo túnel y sin pasar por la ría de Ferrol, la de mejor impacto medioambiental*

 -Valorar la posibilidad de que el transcurso del tren, que en gran parte es subterráneo, también sea subterráneo en la zona que está a la altura de la ría de Ferrol, para obviar el impacto sobre dicha ría.

 -Que en caso de que definitivamente se realice dicho puente para el tren, que tal puente sea tipo “puente colgante” para diminuir los impactos sobre la ría.

 -Que como *medida compensatoria*, sea levantado el llamado “puerto carbonero” Fernández Ladreda que está a la altura de dicho puente y, dado que al estar realizándose las descargas de carbón en el puerto exterior, dejaría de tener la función para la que fue diseñado, y que tan graves repercusiones ha tenido para la ría de Ferrol y su ocupación del DPMT

 -Que , en caso que sea real el proyecto de comunicación ferroviaria AVE Coruña-Ferrol a través de un túnel subterráneo entre las dos ciudades, se aproveche tal diseño para darle servicio ferroviario a dicho puerto exterior; así como si al final va a venir el AVE a Ferrol se diseñe la presente obra para el acceso de sus convoys a la zona.

 -Que en caso de que al final se realice el puente sobre la ría de Ferrol y no sea viable la opción “puente colgante”, sea realizado con el menor número posible de pilares para influir lo menos posible en la ya muy afectada zona de A Malata; así como dispositivo de electrificación de los ferrocarriles que sería mucho menos contaminante y más eficiente.

Atentamente:

Xesús Andrés López Piñeiro

Presidente ADEGA-Trasancos; spinheiro@terra.es .

Ernesto Lopez Diaz

Secretario ADEGA-Trasancos : lodergz@gmail.com;

Antonio García Jiménez. ADEGA-Trasancos. ANGAJI@YAHOO.COM

ADEGA

-Delegación de Ferrol(Trasancos)

- Apdo Correos 481; 15480 Ferrol

www.adega.info

 Ferrol 5.5.2010

Abreviaturas:

EIA : Estudio Impacto Ambiental

DPMT: Dominio Público Marítimo Terrestre