

ADENDA

A LAS ALEGACIONES AL ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO DEL

**PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS DEL PUERTO BAHÍA DE
ALGECIRAS**

FAPACSA

**FEDERACION DE ASOCIACIONES DE PARTICIPACION
CIUDADANA DE ALGECIRAS**



DICIEMBRE 2019

Habida cuenta de la vasta extensión del Estudio Ambiental Estratégico (EAE) del Plan Director de Infraestructuras del Puerto Bahía de Algeciras y del escaso tiempo para presentar las alegaciones, en fechas posteriores a su entrega hemos seguido profundizando en ciertos aspectos, que ahora presentamos en esta Adenda, **al haberse detectado procedimientos incorrectos para la obtención de algunos resultados.**

Sencillamente, el EAE trata de comparar los impactos en el año 2030 (año horizonte según el EAE), respecto al año 2018. Pero es que no es hasta después del 2030, cuando estarán disponibles los nuevos rellenos e infraestructuras.

Es decir, para la obtención del incremento de los impactos (contaminación atmosférica por tráfico de camiones y de buques, etc,) el EAE ha manejado los valores de tráfico correspondientes al año 2030, año, **hasta el cual inclusive, la demanda se atiende con las infraestructuras actuales.**

No tiene sentido que el EAE analice los incrementos de contaminación indicando, por ejemplo en el caso de los camiones, "*Estimación del incremento de contaminación debida al incremento del tráfico de camiones derivado del desarrollo del PDI*" y efectúe dicha estimación en el año 2030 **antes de entrar en servicio el desarrollo del PDI.**

Siendo la misión del EAE conocer los impactos de los nuevos rellenos e infraestructuras, se deberían utilizar los tráficos **a partir del 2030**, que es cuando estarán operativos los mismos.

A raíz del 2030, año en que estará disponible la ampliación, los tráficos según las gráficas del EAE seguirán creciendo y los impactos ambientales se verán notablemente incrementados. **Cuestión ésta que el EAE, insistimos, no ha tenido en cuenta limitándose a analizar los impactos ligados, exclusivamente, al tráfico previsto en el año horizonte 2030.**

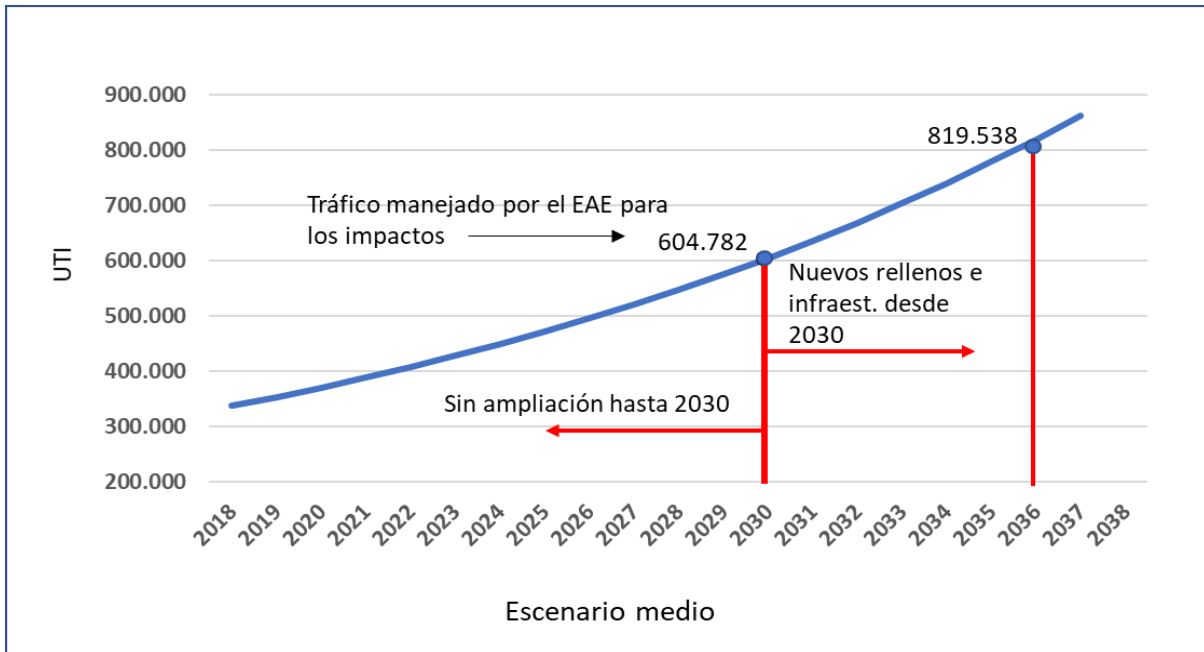
TRAFICOS MÁS ALLÁ DEL 2030.-

En el documento "AN-06 Necesidades de desarrollo" del EAE, la APBA representa los tráficos estimados hasta 2030. Nosotros, por correlación, hemos prolongado esos tráficos más allá de ese año tal como reflejan las Gráficas 1 y 2.

Como ejemplo de estimación más acorde con la realidad, analizamos los tráficos más allá del 2030 **por ejemplo en 2036, transcurrido un tiempo, que estimamos de sólo 6 años, para el pleno funcionamiento de las nuevas infraestructuras**, y considerando, igual que el EAE, el escenario medio.

Veamos las siguientes gráficas:

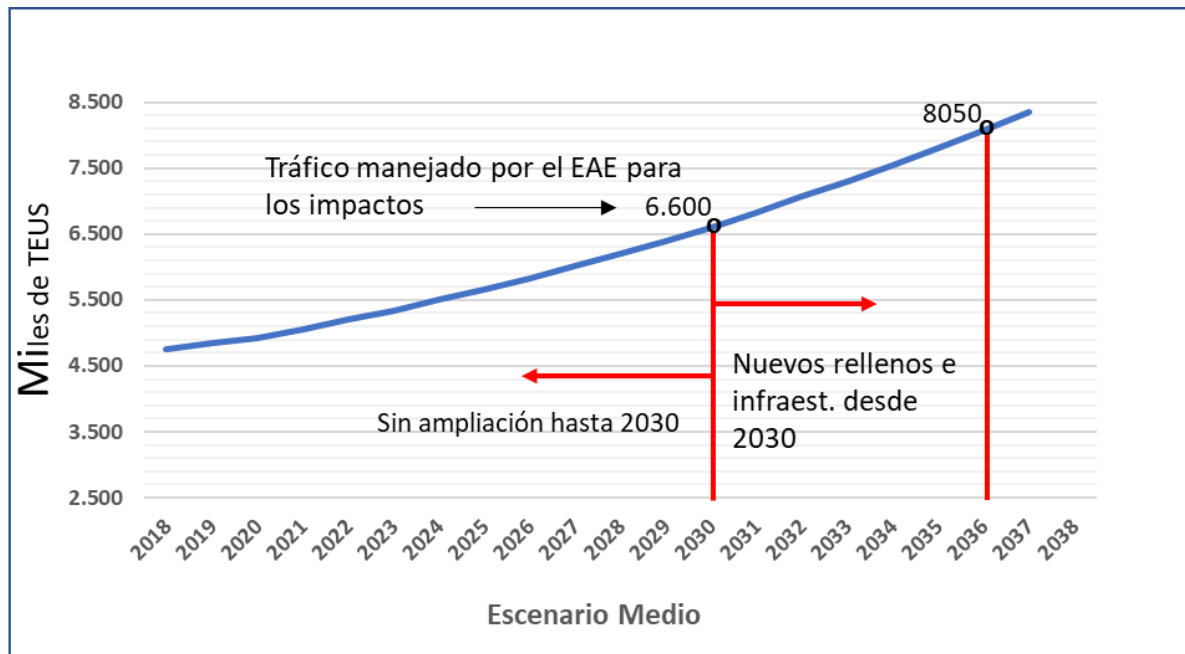
Para el tráfico pesado Ro-Ro:



Gráfica 1.- Evolución del tráfico de UTI

En su escenario medio, la correlación de los datos nos lleva a un tráfico en el entorno **de 800.000 camiones** 6 años después del 2030 ya con los rellenos e infraestructuras operativas.

Para el tráfico de contenedores:



Gráfica 2.- Evolución del tráfico de contenedores hasta 2037

Como en el caso anterior, la correlación de los datos, en su escenario medio, con las infraestructuras disponibles desde 2030, nos lleva a un tráfico de contenedores en el entorno de **los 8 millones de TEUS**, 6 años después.

INCIDENCIA DEL LOS TRÁFICOS MÁS ALLÁ DEL 2030 EN LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA. -

CAMIONES. -

Basándonos en las tablas 86 y 87 del EAE, extrapolando los datos al 2038, tendríamos:

| | 2018 | 2030 | 2036 |
|--------------|-----------|-----------|------------------|
| TEUI/E | 556.446 | 668.861 | 725.068 |
| TEU TRÁNSITO | 4.185.000 | 5.914.790 | 7.324.932 |
| UTI RO-RO | 338.587,0 | 604.782 | 819.538 |
| TOTAL | 5.080.033 | 7.188.433 | 8.869.538 |

Tabla 1 TEU considerado para el cálculo de emisiones

| | 2018 | 2030 | 2036 |
|-------------------|-------------|-------------|--------------------|
| I/E JUAN C. I | 32.335,6 | 27.209,1 | 37.103,2 |
| I/E IVE | 45.269,8 | 51.308,5 | 69.966,1 |
| TRANSITO JUAN C.I | 426.829,9 | 393.365,3 | 536.406,9 |
| TRÁNSITO IVE | 142.276,6 | 305.518,9 | 416.617,1 |
| RO-RO | 1.454.309,0 | 2.597.677,7 | 3.436.183,9 |
| TOTAL | 2.101.021 | 3.375.080 | 4.496.277,2 |

Tabla 2 Emisiones por el incremento del tráfico de camiones por carretera

Tomando el tráfico de camiones Ro-Ro más el correspondiente a la Exportación-Importación de contenedores, respecto a la situación actual, **el incremento del tráfico de camiones será del 90%, en concreto el de camiones con origen y destino Marruecos y Europa (Ro-Ro) se incrementa un 136,2% y las emisiones se incrementarían más del doble: un 114%**, muy lejos de los valores que obtiene el EAE para el año 2030.

BUQUES. -

Basándonos en la tabla 89, extrapolando los datos al 2036, tenemos el número de buques portacontenedores y Ro-Ro que operarán ese año con el PDI ya desarrollado

| NÚMERO DE BUQUES | 2018 | 2030 | 2036 |
|---|--------|--------|---------------|
| Total de buques operados en el puerto | 28.913 | 32.191 | 33.830 |
| Portacontenedores operados en el puerto | 3.445 | 4.785 | 5.455 |
| Ro-Ro operados en el puerto | 1.178 | 2.013 | 2.430 |

Tabla 3.- Previsión de buques que operarán en el Puerto de Algeciras

De esa tabla se desprende el incremento de contaminación ligado al incremento del tráfico de buques operados en el puerto de Algeciras con el PDI ya desarrollado y las nuevas infraestructuras ya operativas en un año como el 2036.

Para los buques portacontenedores el incremento de la contaminación respecto a 2018 se elevaría al **58,34%**.

Para los buques Ro-Ro, el incremento de la contaminación respecto a 2018 se elevaría al **106,3%, es decir más del doble de la actual.**

Se pueden comparar estos datos con los que indica el EAE como incrementos respecto al 2030 del 1,22% y 0,73% respectivamente, calculados, además, erróneamente como tuvimos ocasión de exponer en la página 33 de nuestras alegaciones.

Y lo anterior es tomando sólo 6 años a partir de 2030. Si tomamos periodos mayores, de acuerdo con el EAE, suponen tráficos mayores aún y, por tanto, incrementos aún más elevados de impactos.

RUIDO.-

Podemos hacer las mismas consideraciones para ver el incremento real de ruido posterior a la entrada en servicio de las infraestructuras, es decir, en fechas posteriores al 2030. No obstante, ya tuvimos ocasión de indicar en nuestras alegaciones que el nivel de ruido superaría los límites establecidos por la OMS a la entrada en servicio tanto de la Fase B actual de Isla Verde, pendiente de adjudicar, como de la futura infraestructura que se instale en los futuros rellenos previstos a partir de 2030.

Por tanto, obviamos efectuar un nuevo análisis de ruido, pero debemos dejar claro que el nivel de ruido a partir de la puesta en funcionamiento de las nuevas infraestructuras en 2030 superará los niveles establecidos por la OMS como ya hemos indicamos en páginas 43 a 48 de nuestras alegaciones.

CONCLUSIONES. –

A la vista de todo lo anterior y, dada la importante repercusión sobre los valores, entendemos resulta obligado que la APBA efectúe correctamente la valoración de los impactos ambientales de las futuras infraestructuras mediante el análisis de los tráficos previstos una vez entren en funcionamiento las mismas en años posteriores al 2030, de acuerdo con el desarrollo del PDI, que estima su operatividad posterior a dicho año y, por tanto, invalide, por carecer de rigor, las estimaciones de los impactos tomando como referencia, exclusivamente, los tráficos previstos en dicho año 2030 en que aún serían atendidos con las infraestructuras actuales.

FAPACSA en Diciembre de 2019