

La Autoridad Portuaria de Bilbao inicia los trabajos para la finalización de la primera fase del Espigón Central

- *En esta segunda etapa, que se iniciará a mediados de octubre y concluirá en febrero, se procederá a la extracción de arena en la zona de servicio del Puerto, que será utilizada como relleno del muelle.*
- *Tanto las obras del muelle como la extracción de arena están avalados por informes de organismos y entidades independientes, y cuenta con su correspondiente estudio de impacto ambiental y plan de seguimiento ambiental.*
- *Estudios realizados corroboran, asimismo, que las anteriores extracciones de arena no han tenido afección directa sobre el ecosistema ni sobre las playas de la zona.*
- *La demanda de suelo y el alto grado de ocupación actual, en torno al 87%, aconseja crear superficie para acoger nuevas oportunidades de negocio.*
- *El presupuesto de la obra del Espigón central asciende a 74 millones, el 20% del cual es aportado por la Comisión Europea en el ámbito del programa Connecting Europe Facility y, paralelamente, la Autoridad Portuaria destina 1,5 millones al plan de seguimiento ambiental iniciado antes de las obras y continua durante las mismas y en años posteriores.*

Santurtzi, 5 de octubre de 2018. Las obras de la primera fase del Espigón central del Puerto de Bilbao, llamado a acoger nuevos proyectos empresariales, inicia su segunda etapa con la extracción de arena que será utilizada para la finalización de los trabajos. Este relleno hidráulico con arena es similar a los realizados con anterioridad en el propio Puerto y no han tenido afección directa sobre el ecosistema ni sobre las playas de la zona. Está avalado por informes de organismos y entidades independientes, cuenta con su preceptivo estudio de impacto ambiental, declaración de impacto ambiental favorable y plan de seguimiento ambiental.

El Puerto de Bilbao tiene un nivel de ocupación cercano al 87%, lo cual aconseja crear nuevo suelo para acoger nuevos proyectos logísticos, comerciales e incluso

industriales. El proyecto del Espigón Central de la Ampliación es, por lo tanto, una obra estratégica para el Puerto de Bilbao, cuya ejecución le permitirá mantener su posición de puerto de referencia en el eje Atlántico y, consecuentemente, la generación de riqueza y empleo para Euskadi.

Las obras, iniciadas en septiembre de 2016, tienen un plazo de ejecución de 39 meses. La primera etapa ha durado 24 meses, tres menos de lo previsto; y la segunda concluirá en febrero de 2019.

Características y trabajos realizados

El nuevo muelle se ha denominado Espigón Central por su ubicación, (en la zona abrigada por el dique de Zierbena y su contradique), y supone el total aprovechamiento de la misma.

Las obras fueron adjudicadas en junio de 2016 a la UTE formada por Trabajos y Obras (SATO) – Construcciones Adolfo Sobrino, S.A – Excavaciones Viuda de Sáinz S.A. Las obras de esta primera fase permitirán ganar al mar 334.000 m² de superficie y 1.081 m de línea de atraque, con un calado de 21 m La superficie obtenida supondrá algo más de la mitad de los 600.000 m² que tendrá el muelle una vez concluido.

El presupuesto de la obra se sitúa en 74 millones. La Comisión Europea aportará el 20% del importe, en el ámbito del programa Connecting Europe Facility (CEF). Paralelamente, la Autoridad Portuaria destina 1,5 millones al plan de seguimiento ambiental iniciado antes de las obras y continua durante las mismas y en años posteriores.

En la primera etapa de la obra se ha procedido a:

- Construir 22 cajones de 25 m de puntal, 55m de eslora y 17m de manga.
- Obtener y depositar 1,5 millones de m³, de los cuales el 50% han provenido de los excedentes derivados por la estabilización de la antigua cantera de Punta Lucero.

Una vez que ha finalizado dicha etapa, se procederá a utilizar arena de la zona más alejada de dominio portuario, concretamente frente al dique de Punta Lucero, para generar las explanadas del muelle.

La extracción de arena para la generación de suelo es una práctica habitual en puertos de todo el mundo. La Autoridad Portuaria de Bilbao ha realizado esta técnica con anterioridad, tanto en el actual banco de arena, denominado como Sector Norte de la Zona II, como en uno anterior, denominado banco de arenas de la zona de Muskiz, concluyéndose que todos los citados trabajos no han tenido afección directa en la evolución natural de las playas próximas.

En el actual banco de arena se han realizado ya tres extracciones: del 21 de abril al 9 de mayo de 2016, del 2 al 14 de junio de 2017, y del 3 de noviembre al 2 de diciembre de 2017. Con dichas extracciones se ha rellenado, hasta la fecha, un millón de metros cúbicos aproximadamente.

Por su parte, las últimas extracciones realizadas entre los años 2009-10 en el banco de arenas de la zona de Muskiz se utilizaron para rellenar los muelles AZ-2 y AZ-3. En el muelle AZ-2, precisamente, la empresa Haizea Wind inauguró, tras una inversión total de 60 millones, una de las mayores plantas de fabricación de torres eólicas y estructuras marinas para instalaciones “offshore” de Europa, y que espera, a plena capacidad, mantener entre 250 y 300 empleados.

Trabajos a realizar entre octubre de 2018 y febrero de 2019

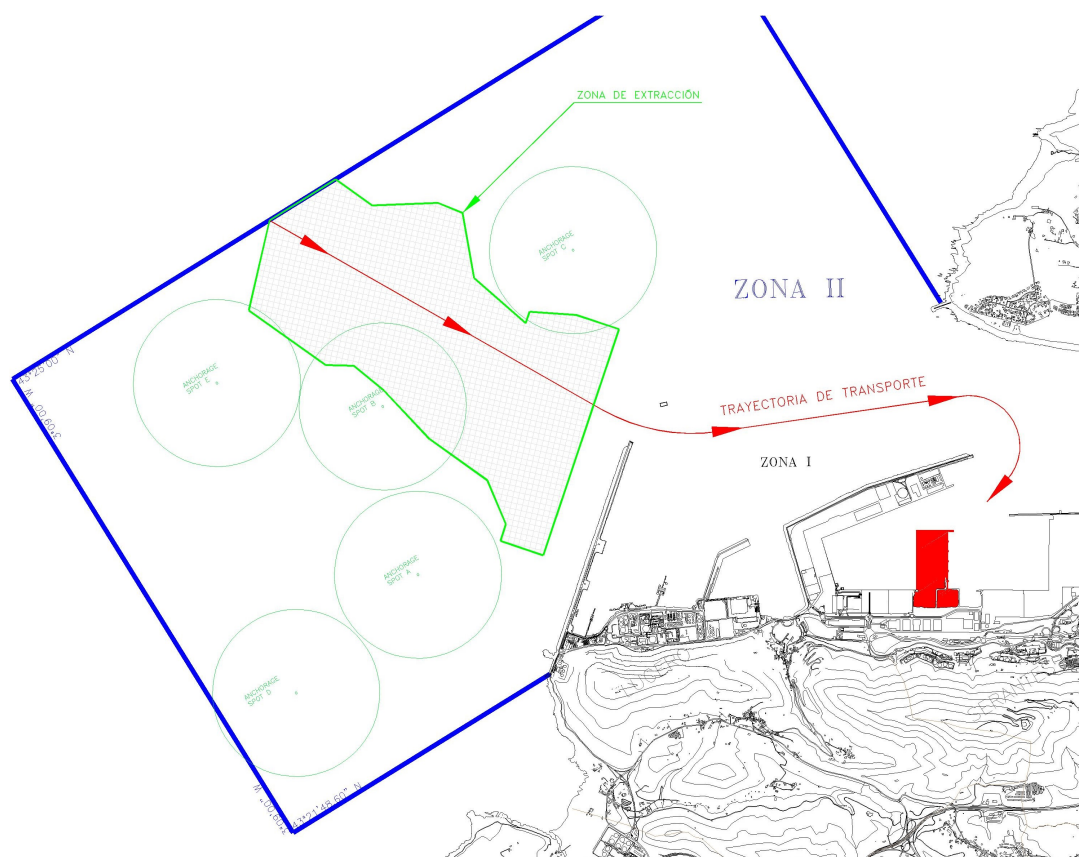
A mediados de octubre se iniciará, por tanto, la segunda etapa de los trabajos, que concluirán en febrero de 2019. En esta etapa se procederá a extraer material del banco de arenas ubicado en el Sector Norte de la Zona II de la Autoridad Portuaria, más alejado de la costa y a una mayor profundidad que en actuaciones anteriores, para completar rellenos de hasta 6,5 millones de metros cúbicos en las explanadas del futuro muelle del Espigón Central. Estos trabajos suponen el 26% del presupuesto total de la obra, es decir, 20 millones de euros.

Los rellenos de arenas procedentes del yacimiento marino cuentan, como el propio proyecto del muelle, con su preceptivo Estudio de Impacto Ambiental (AZTI, octubre de 2011) y la correspondiente Declaración de Impacto Ambiental favorable, con fecha de resolución de 17 de abril de 2013. Estos rellenos suponen menos del 15% del total del banco de arena existente en esa zona.

La extracción de arenas se llevará a cabo en la zona asignada por las entidades competentes para ser utilizada en todas aquellas obras del Puerto de Bilbao que precisen rellenos durante los años que permanezca vigente la mencionada Declaración de Impacto Ambiental (DIA) favorable emitida por parte del Ministerio

de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (organismo competente para la DIA de esta obra).

La zona en total tiene unos 7,5 km² (o sea, 7,5 millones de m²) de extensión y tiene una forma irregular. La distancia mínima al dique de Punta Lucero, medido desde la base del dique, es de unos 500 m, con anchuras variables (1,5 km de media, aprox.) y casi 4 km de largo. La profundidad en esa zona varía entre los 40 m de la zona más próxima al dique de Punta Lucero y los 65 m de la zona más alejada. La distancia entre las playas más cercanas y la zona de extracción es de más de 4 kilómetros en el caso de la playa de La Arena y de 6 kilómetros por lo que respecta a la playa de Playa de Gorrondatxe (Aizkorri).



Los dragados se llevarán a cabo lo más laminares posibles, es decir, se repartirán de la manera más regular posible por la zona autorizada, tal y como se recoge en las exigencias establecidas en la DIA.

En total, se espera que las obras de extracción duren unos cuatro meses y, durante este periodo, se completen rellenos de hasta 6,5 millones de metros

cúbicos en las explanadas del futuro muelle del Espigón Central. La extracción y vertido se realizará mediante una draga de succión, “HAM 318”, necesaria para alcanzar las grandes profundidades de la zona de dragado y capaz de generar rendimientos altos de trabajo. La draga tiene 227 metros de eslora y 32 metros de manga. Puede trasladar hasta 37.000 metros cúbicos por viaje. La draga está equipada con dos tubos de succión y bombas centrífugas de succión para extraer el material y elevarlo a la superficie para descargarlo en su propia cántara. Es la draga de mayores dimensiones que ha trabajado en el Estado y, hasta el momento, había trabajado en el sureste asiático.

Como apoyo al trabajo de la draga se contará con: una embarcación auxiliar multipropósito con grúa, una embarcación auxiliar de batimetría, maquinaria de tierra y tuberías de descarga.

Características draga Ham 318

Eslora: 227 metros
Manga: 32 metros
Capacidad de cántara: 37.000 metros cúbicos
Potencia instalada: 28.636 kW
Profundidad máxima de dragado: 100 metros
Diámetro tubo succión: 2 tubos de 1,2 metros
Calado máximo a plena carga: 15 metros
Tripulación: 23 /25
Bandera: holandesa
Empresa: Dravo S.A.
Año construcción: 2001

La descarga del material se hará dentro del recinto por combinación de 3 métodos diferentes:

1. Vertido directo por puertas incorporadas en el fondo del casco de la draga.
2. Vertido a través de un difusor montado en la proa del barco (descarga con “pokken”)
3. Descarga por bombeo a través de tubería flotante y tubería de tierra.

Plan de seguimiento ambiental de la extracción de arena

El proyecto de extracción de arenas en el sector norte de la zona II de la APB fue sometido, de acuerdo con la legislación vigente, a un procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, que comenzó en diciembre de 2010. Este

trámite incluye el envío de dicho expediente a cerca de veinte entidades y organizaciones estatales, locales, forales y autonómicas.

Tras la realización del correspondiente Estudio de Impacto Ambiental, el periodo de información pública y de consultas, el proyecto recibió la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) favorable (BOE nº 110 de 8 de mayo de 2013).

El Estudio de Impacto Ambiental del proyecto fue redactado por AZTI y comprende diversos estudios y análisis técnicos que permiten estimar los efectos que la ejecución de las obras portuarias pudiera causar en el medio ambiente (estudios de caracterización del sedimento, estudio de biosfera marina, estudio de dinámica litoral, de corrientes y de dispersión de partículas en suspensión, etc.), las medidas previstas para evitar efectos ambientales significativos y un programa de vigilancia ambiental pormenorizado para el seguimiento de la obra, garantizando el cumplimiento y la eficacia de las medidas protectoras y correctoras aprobadas. El resultado final es una declaración favorable de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente al citado Proyecto extractivo sin afección al medio ambiente.

Un aspecto fundamental de este procedimiento es la realización del Programa de Vigilancia Ambiental (PVA), que garantiza el seguimiento de las actuaciones y el cumplimiento de las medidas preventivas y correctoras. Dicho PVA lo lleva a cabo la Autoridad Portuaria con la asistencia técnica de la UTE AZTI- Universitat Politècnica de Catalunya, y con la participación de Tecnalia.

El PVA incluye tareas relativas a los diferentes componentes o aspectos del entorno en el que se llevan a cabo las extracciones de arenas. El planteamiento del PVA es la realización de campañas de toma de datos tanto en las situaciones previas a las extracciones como durante las mismas y posteriormente a ellas, de forma que se puedan valorar los posibles impactos de las extracciones en el medio. Con el objeto de abarcar todos los aspectos relevantes que podrían verse afectados por las actuaciones, el estudio incluye los siguientes componentes:

- 1) Calidad de las aguas.
- 2) Calidad del aire y niveles de ruido (atmosférico y submarino).
- 3) Caracterización batimétrica de la zona de dragado y zona de influencia.
- 4) Caracterización bentónica.
- 5) Caracterización del sedimento superficial
- 6) Seguimiento de playas (hidrodinámica y topo-batimetría)

7) Recursos pesqueros

8) Seguimiento operativo de las actuaciones de dragado

Los trabajos comprenden el periodo 2016-2022, que corresponde a la actual fase de ampliación del Puerto de Bilbao.

Veinticinco años de inversión para acoger nuevos proyectos empresariales

Desde finales de 1991 y hasta la actualidad, la Autoridad Portuaria de Bilbao ha ido construyendo paulatinamente nuevos muelles, conforme a la demanda del mercado y al amparo de un negocio portuario bien dimensionado, que ha permitido acometerlas con garantías financieras y económicas realistas, sin dejar a un lado la evaluación de su rentabilidad. Las obras se han financiado con recursos del propio puerto, acudiendo a tres fuentes: la explotación del puerto, los préstamos bancarios y las subvenciones de la Unión Europea (Fondo de Desarrollo Regional, subvenciones del Eje 1 de generación de suelo industrial y Fondos de Cohesión).

En estos veinticinco años, la Autoridad Portuaria ha invertido 1.000 millones de euros y, en los nuevos suelos generados, la empresa privada ha realizado una inversión superior a los 2.500 millones.

Gracias a estas obras e inversiones, el Puerto de Bilbao es el principal centro intermodal y logístico entre Algeciras y Le Havre. Su actividad mantiene cerca de 9.000 empleos, y las empresas que trabajan en él generan el 1% del PIB del País Vasco y el 1,9% del PIB de Bizkaia.

Esta inversión es el colofón y el final de un periodo de grandes obras, a los efectos de estar situados en el mercado de cara al futuro.