

Otra Buena Práctica es la presentada por ***Puertos del Estado***, consistente en ***“Las Actuaciones para el desarrollo portuario en la margen derecha - Fase I - Muelle de 506 m, explanada posterior y dragado en el Puerto de Avilés”***

La infraestructura ejecutada en la fase I se desarrolla en la zona de la margen derecha, sobre el canal de Pedro Menéndez y frente a la cantera de “El Estrellín”, y consiste en un muelle de 505,06 m de longitud útil, que conforma un área de operación de 26.80 m de anchura, con un calado de 14 m respecto al 0 del puerto y una superficie asociada de servicios de 54.210 m². El nuevo muelle permitirá la operación de buques de un tamaño de hasta 72.000 TPM.

La estructura consiste en hileras de pilotes unidos por una viga de encepado. Sobre estas vigas de encepado apoyan unas vigas prefabricadas unidas por una capa de compresión hormigonada “in situ”. La contención de la parte superior de explanada se realiza mediante un muro en “L”. El equipamiento de muelle incluye: bolardos, defensas, escalas y servicios como una explanada para almacenamiento de mercancías, riego, protección contra incendios, electricidad y alumbrado necesarias para el funcionamiento de este muelle como terminal de cargas.



Estado de la zona antes de iniciarse las obras



Resultado de la actuación

Se considera una Buena Práctica porque:

La actuación ha sido convenientemente difundida entre los beneficiarios, beneficiarios potenciales y el público en general.

Se han llevado a cabo distintas acciones de publicidad, entre las que se encuentran, además de la actelería correspondiente, anuncios en revistas, artículos en revistas especializadas, y reseñas en la página web de la Autoridad Portuaria de Avilés. En todas ellas se hace mención a la cofinanciación del proyecto por el Fondo de Cohesión, cumpliendo así con la normativa comunitaria en materia de publicidad.



Cartel informativo colocado desde el inicio de la obra, en lugar visible.

En el momento de la presentación de esta buena Práctica está prevista la realización de un acto de inauguración de la misma con una notable difusión de la cofinanciación

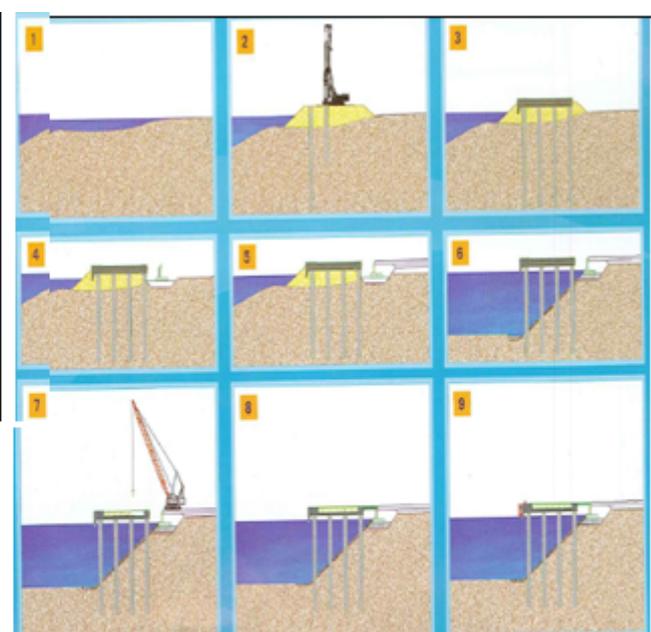
de la misma. Todas las acciones de información y publicidad están archivadas en GESFON, aplicación que ha sido considerada como buena práctica de comunicación.

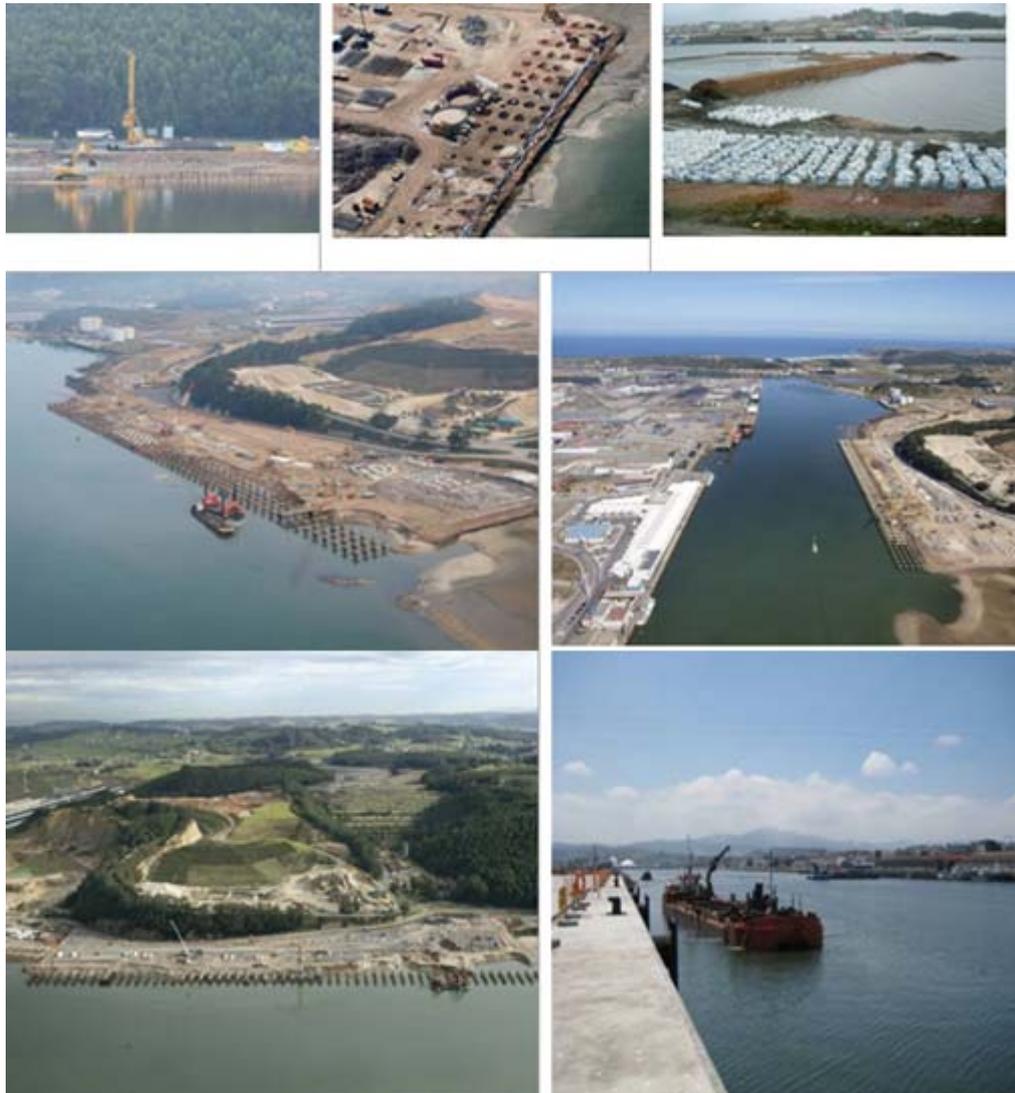
La actuación incorpora elementos innovadores.

Las técnicas empleadas en la ejecución de las obras son similares a las utilizadas en la construcción de otras infraestructuras portuarias para muelle de pilotes de hormigón armado. Para el relleno de la explanada se emplea, principalmente, material procedente del dragado.

Procedimiento constructivo:

- 1.-Situación inicial
- 2.-Plataforma de trabajo para la instalación del equipo de excavación de los pilotes, la circulación de vehículos y medios auxiliares. Pilotes
- 3.-Viga encepado y vigas para la sobrecarga de los pórticos.
- 4.-Muro en "L" posterior.
- 5.-Trasdós y explanada.
- 6.-Talud: excavación por delante del muelle y de la zona comprendida entre vigas-encepado. Reperfilado del talud y colocación de la escollera de protección
- 7.-Vigas prefabricadas
- 8.-Forjado de placas alveolares
- 9.-Superestructura de muelle (defensas, bolardos, etc.). Situación final.





Fotos evolución de la obra

Los resultados obtenidos con la misma se adaptan a los objetivos establecidos.

La puesta en funcionamiento de la Fase I de las obras de ampliación de la margen derecha, aumenta la oferta que realiza el Puerto de Avilés para atender al incremento de tráfico observado, junto con los cambios que se producen tanto en la flota que atiende el puerto (con buque de tamaño creciente), como en las mercancías (imposiciones de mercado o tecnológicas).

Contribuye a la resolución de un problema o debilidad regional.

La inversión realizada supone un enriquecimiento de la comarca de Avilés, si bien esta actuación trasciende el efecto sobre la comarca, resultando ser las infraestructuras portuarias generadoras de nueva riqueza y de más empleo.

La cercanía de las nuevas infraestructuras a unos de los mas importantes centros logísticos de Avilés, como es el PEPA, facilita el transporte de nuevos tráficos como los

off-shore, eólicos marinos que por sus grandes dimensiones serían de difícil manipulación en la margen izquierda de la Ría.



Paneles colocados en la Feria Internacional de Muestras de Gijón, en los años 2008, 2009 y 2010

La actividad portuaria es una pieza muy importante en el sostenimiento de la economía asturiana, como los demuestran los datos del “Estudio de Impacto Económico del Puerto de Avilés sobre la Economía Regional ,1995-2005”, elaborado por el Departamento de Economía de la Universidad de Oviedo, en el que se recoge que el efecto del puerto de Avilés sobre el empleo asalariado de la región se sitúa en el 3,15%, 3,16 y el 2,96% para los años 1995, 2000 y 2005 respectivamente y el peso del Valor Añadido Bruto sobre la economía regional, pasó de representar un 3.69 % en 1995 al 4,08% en 2000, incrementándose hasta el 4,57% en 2005.

Tiene un alto grado de cobertura sobre la población a la que va dirigido.

En la zona de influencia del Puerto se asientan industrias que emplean el puerto de Avilés como elemento propio de su cadena de distribución y/o aprovisionamiento, bien para dar salida a los productos fabricado o para permitir la recepción de algunos factores o productos necesarios para desarrollar su proceso productivo. Estas empresas representan el eslabón que comunica “hacia adelante” a la economía regional con la Industria Portuaria.



Página web www.puertoaviles.es

Por sus características, la puesta en funcionamiento de la Fase I de las obras de ampliación de la margen derecha, aumenta y mejora los medios que pone el Puerto de Avilés a disposición de los operadores actuales y potenciales.

Criterios horizontales de igualdad de oportunidades y de sostenibilidad ambiental.

La Fase I de las obras de ampliación de la margen derecha del Puerto de Avilés, se llevó a cabo siguiendo las indicaciones y criterios establecidos en la resolución de 23 de abril de 2007 por la que se formula la declaración de impacto ambiental para el proyecto de desarrollo portuario en la margen derecha de la ría de Avilés y en el plan de vigilancia ambiental establecido para llevar a cabo dicho proyecto. Se finalizó la Fase I de la ampliación sin ninguna afección ni incidente de tipo medioambiental.

En cuanto a los criterios de igualdad de oportunidades, no son cuantificables en este tipo de operaciones de inversión.

Sinergias con otras políticas o instrumentos de intervención pública.

La actuación cofinanciada forma parte del conjunto de instalaciones portuarias de la región favoreciendo el transporte marítimo, y que se complementa con otras actuaciones portuarias cofinanciadas en este Marco Comunitario 2007-2013 y/o otros Marcos anteriores contribuyendo a potenciar los efectos positivos (económicos, sociales,...) en su conjunto.