

Otra **Buena Práctica** es la llevada a cabo por **Puertos del Estado**, consistente en “la mejora de calados en el canal de entrada al interior de la Ría de Ferrol

En mayo de 1990, la Junta del Puerto y Ría del Ferrol desarrolló el “*Proyecto de dragado de la canal de entrada del Puerto de Ferrol*”. El canal de navegación definido en dicho proyecto, y que es el canal actual del puerto de Ferrol, tiene un ancho de 160 m y un calado nominal de 12 m en B.M.V.E. En abril de 2005 el Instituto Hidrográfico de la Marina señala, en los planos parcelarios proporcionados a la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao, algunos puntos dentro del canal de entrada en los que la cota es menor de los 12,00 m establecidos en el proyecto de dragado ejecutado en el año 1990. Estos puntos, alguno de ellos a la cota 10,1 metros, se detectan principalmente en el área de canal situada frente al Castillo de La Palma, y en la margen derecha del canal (en el sentido de entrada al puerto interior) frente al Castillo de San Felipe, en el área conocida como bajos de la ensenada de Nande.

Es por ello que con fecha Marzo de 2007 la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao redactó el “Proyecto de Mejora de Calados en el Canal de Entrada al Interior de la Ría de Ferrol”. Dicho proyecto consistía en el dragado, mediante el empleo de explosivos con perforación desde pontona o plataforma autoelevable, de 2.575,06 m³ de material, y posterior recogida del mismo mediante una pontona con una cuchara bivalva y retirada al punto de vertido autorizado situado frente a la embocadura a la Ría de La Coruña. En dicho proyecto se identificaba que la totalidad del material a dragar era roca.

La Memoria Ambiental de dicho proyecto fue sometida en Octubre de 2007 a la revisión del Ministerio de Medio Ambiente y calificación ambiental a los efectos contenidos en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental.

Con fecha 15 de octubre de 2008, en carta con número de registro de entrada 3076 se recibe Notificación de la Secretaría de Estado de Cambio Climático de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino por la cual el “Proyecto de Mejora de Calados en el Canal de Entrada al Interior de la Ría de Ferrol” se ha de someter a evaluación de impacto ambiental.

En marzo de 2009 la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao contrató la redacción del Estudio de Impacto Ambiental del “Proyecto de Mejora de Calados en el Canal de Entrada al Interior de la Ría de Ferrol”. Dentro de dicho estudio, y dentro de los trabajos de Inventario y caracterización de los elementos del medio en el ámbito de estudio, se comprueba que, si bien el material a dragar sólo es roca en determinados puntos altos (agujas), mientras que en el resto de las zonas se trata de materiales sueltos (arena y piedras sueltas). Ello derivó en una importante reducción del presupuesto del proyecto, que pasó de 1,5 a 0,2 millones de euros.

Con fecha 18 de mayo de 2009 la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao y la Universidad de Santiago de Compostela firmaron un convenio de colaboración para la realización del “Seguimiento biológico vinculado al proyecto de mejora de calados en el canal de entrada al interior de la Ría de Ferrol”. En dicho convenio se fijaba que durante los dos años posteriores a la ejecución de la obra, el equipo técnico de la Estación de Biología Marina de A Graña llevaría a cabo un seguimiento sobre la recuperación ambiental de la zona en la que se iban a desarrollar las obras.

Con fecha 12 de junio de 2009 se publicó en el BOE la Resolución de la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao por la que se sometía a información pública el Proyecto y Estudio de Impacto Ambiental de las obras de Mejora de calados en el canal de entrada al interior de la Ría de Ferrol.

Finalizado el periodo de información pública, el 23 de noviembre de 2010 se remitió a Puertos del Estado, para su posterior remisión al Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, el Proyecto, el Estudio de Impacto Ambiental, las alegaciones recibidas en dicho periodo de información pública, y las contestaciones a las mismas.

Con fecha 13 de diciembre de 2010 se emitió Resolución de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formulaba Declaración de Impacto Ambiental favorable del Proyecto. Dicha Resolución es publicada en el BOE del 3 de enero de 2011.

Con fecha 11 de febrero de 2011 los servicios técnicos de Puertos del Estado emitieron el informe de aprobación técnica del proyecto.

Las obras recogidas en el proyecto fueron licitadas el 9 de abril de 2011, adjudicándose el 7 de julio de 2011 a la empresa SATO por un importe de 204.635,81 € y un plazo de ejecución de 2 meses.

Con fecha 5 de octubre de 2011 la Dirección Xeral de Conservación da Natureza de la Xunta de Galicia, organismo que gestiona en esta comunidad autónoma los espacios incluidos en la Red Natura 2000, emitió informe de autorización para el inicio de las obras y aprobó el calendario de ejecución de las obras. Las obras se iniciaron el 17 de octubre de 2011, concluyéndose el 30 de noviembre de 2011.

El importe de la actuación que se presenta asciende a 284.979 euros, con una Ayuda de Fondo de Cohesión de 227.983 euros

Se considera una **Buena Práctica** porque:

Difusión de la actuación entre los beneficiarios, beneficiarios potenciales y el público en general.

La licitación de la obra fue publicitada en su día a través del Boletín Oficial del Estado, al igual que la adjudicación de las mismas. El inicio de las obras, y la financiación de las mismas con cargo a los Fondos de Cohesión de la Unión Europea, a parte de aparecer reflejadas en BOE, fueron publicitadas mediante la edición de noticias en el Diario de Ferrol (periódico de difusión local en la ciudad y su comarca), y en La Voz de Galicia (periódico líder en Galicia).



Las obras se publicitaron también a través de la página web de la Autoridad Portuaria (www.apfsc.es), tanto a través del Perfil del Contratante como de un apartado específico que hace referencia a todas actuaciones de la Autoridad Portuaria cofinanciadas por la Unión Europea en el Marco Operativo 2007-2013.



A su vez, y con motivo de las obras se editó un díptico explicativo que se ha difundido en visitas de colegios y otras asociaciones. El díptico puede ser descargado a través de la página web de la Autoridad Portuaria en el apartado dedicado a las obras cofinanciadas por la Unión Europea.



Del mismo modo, durante la ejecución de las obras, y hasta la actualidad, un cartel de obra anuncia la ejecución de las mismas, y su financiación, en la entrada del Puerto de Ferrol, en la que concluye la autopista AP-9, y que constituye una de las principales entradas a la ciudad, lo que ha asegurado un alto conocimiento de la actuación y su financiación entre los ciudadanos de la Ciudad de Ferrol y los visitantes de la ciudad.



Del mismo modo, finalizadas las obras, se ha ubicado en el Puerto Exterior de Ferrol, una placa conmemorativa de la ejecución de las mismas, con publicidad sobre la financiación de la obra.



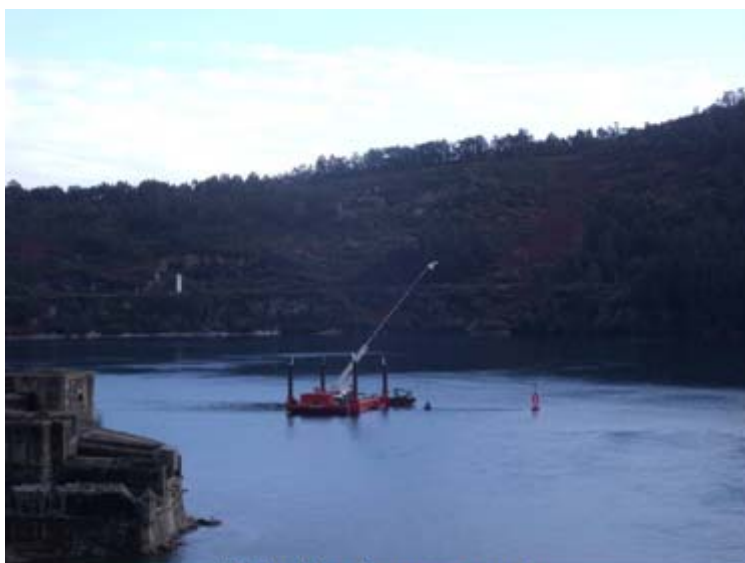
Remarcar que todas las acciones de información y publicidad están archivadas en la aplicación GESFON, desarrollada por Puertos del Estado en colaboración con la Dirección General de Fondos Comunitarios.

Elementos innovadores asociados a la actuación.

Con el objeto de reducir el impacto ambiental de las obras se optó por una serie de procedimientos constructivos, que si bien disminuían los rendimientos a obtener, minimizaban los impactos ambientales asociados a los mismos. En todo momento además, y mediante el programa de vigilancia ambiental establecido, se llevó a cabo un seguimiento detallado de la posible afección de la ejecución de las obras en el medio.

Las técnicas constructivas empleadas fueron las siguientes:

Dragado en arena: se empleó una **pontona con patas**, sobre la cual se ubicó una grúa de gran alcance dotada de una cuchara bivalva con la que se extraía la arena. El sistema de fijación de la pontona al fondo marino, mediante el apoyo de 4 patas hidráulicas, y el alcance de la grúa permitió la ejecución de la obra con una afección mínima sobre el fondo marino y el tráfico marítimo que utilizaba el canal de entrada para acceder a las instalaciones portuarias situadas en el interior de la ría. Indicar que buena parte del material obtenido del dragado de arena fue empleado en la regeneración de bancos marisqueros, actuación coordinada junto con la Consellería do Mar de la Xunta de Galicia, y las Cofradías de Pescadores de Ferrol, Mugardos y Barallobre.



Grúa instalada sobre pontona con patas

Dragado en roca: el procedimiento empleado evitó el empleo de explosivos, por la afección que las detonaciones podrían tener sobre la fauna en la zona, así como de materiales, tipo cemento expansivo, cuya presencia, aunque pequeña en volumen, pudiese dar lugar a contaminación de las aguas. El procedimiento empleado consistía en un **cilindro hidráulico**, que tras la realización de una serie de perforaciones en la roca, se expande al ser introducido en estas perforaciones, logrando la rotura de la roca por fisuración, y sin que exista detonación. Los restos fracturados, siguiendo instrucciones recibidas de la Dirección Xeral de Conservación da Natureza de la Xunta de Galicia, y la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto, fueron ubicadas, dentro del canal, en cotas inferiores a las marcadas como objetivo del proyecto.



Trabajos de dragado en roca con martillo y cilindro hidráulico

Adaptación de los resultados obtenidos a los objetivos establecidos.

Finalizadas las obras, y efectuadas las batimetrías de comprobación, se lograron los objetivos marcados en el proyecto para el canal de entrada: calado nominal de 12 metros con respecto a la BMVE, y en los denominados márgenes de seguridad, calado de -10 metros, todo ello con un impacto ambiental contenido y de acuerdo con lo esperable en el Estudio de Impacto Ambiental redactado.

A su vez, y durante la ejecución de las obras, el Programa de Vigilancia Ambiental establecido, no sólo se cumplió, sino que se aumentó incluso su ámbito con la ejecución de la medida compensatoria por la cual, a la mayoría del material de dragado se le dio un uso productivo mediante su empleo en la regeneración de bancos marisqueros, con los evidentes efectos positivos de esta acción sobre el sector marisquero de la Ría.

Indicar que finalizadas las obras, se ha definido una extensión del Programa de Vigilancia Ambiental de la obra, durante el cual se efectuará un estudio sobre de repoblamiento y recuperación de las zonas afectadas por las obras. Dichos trabajos están siendo desarrollados por el personal de la Estación de Biología Mariña de A Graña, Universidade de Santiago de Compostela, centro de referencia en estudios de este tipo en la Comunidad Autónoma de Galicia.

Los trabajos se iniciaron el 1 de enero de 2012, se desarrollarán durante dos años en campo, y concluirán el 31 de marzo de 2014, con la emisión de los informes definitivos.

Contribución de la actuación a la resolución de un problema o debilidad regional.

La actuación realizada, y su puesta en funcionamiento, contribuye al desarrollo regional de las infraestructuras de transporte introduciendo cambios estructurales y favoreciendo el progreso económico y social de la región, al aumentar no sólo las condiciones de seguridad en el canal de entrada a la ría de Ferrol, sino también el tamaño de los buques que acceden a las

instalaciones portuarias, y a las instalaciones de los astilleros implantados en el interior de la Ría de Ferrol.

Los más de 600 buques mercantes que anualmente acceden al Puerto Interior de Ferrol no solo contribuyen a la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao se haya situado como primer puerto de Galicia en cuanto a toneladas de mercancías cargadas y descargadas en sus muelles, con todo lo que ello implica no sólo para el sector portuario sino para toda la economía de nuestra comunidad autónoma, sino que también, y a través del canal de entrada, acceden los grandes buques que entran en la Ría a reparar en los astilleros, siendo el naval uno de los principales sectores económicos de la comarca de Ferrolterra, tanto por facturación como por el número de empleos asociados al mismo.

Grado de cobertura sobre la población a la que va dirigido.

Una vez ejecutado el proyecto y llevado el calado a las cotas deseadas, el tráfico marítimo en la Ría de Ferrol ha visto incrementada su seguridad, al mejorar las condiciones de navegabilidad en su canal de entrada.

Por otro lado, la mejora de la situación implica que al asegurar el calado nominal de 12 metros en BMVE para el canal, se reduzcan las restricciones de acceso a ciertos buques, que antes veían condicionada su entrada o salida, por la marea.

Criterios horizontales de igualdad de oportunidades y de sostenibilidad ambiental tenidos en cuenta.

A pesar de que el importe de las obras no superaba los 400.000 €, lo que de acuerdo con las Normas de Contratación de Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias permitiría licitar las obras mediante el procedimiento negociado sin publicidad, se optó por licitar las mismas por el procedimiento abierto con objeto de aumentar la concurrencia y la igualdad de oportunidades de los potenciales licitadores.

La obra, una pequeña parte de la cual se desarrollaba dentro de los límites de la Red Natura 2000, exigió de una intensa tramitación ambiental, que se concluyó con la emisión de una Declaración de Impacto Ambiental favorable emitida por la Secretaría de Estado de Cambio Climático el 13 de diciembre de 2010, y la autorización de la ejecución de las obras por parte de la Dirección Xeral de Conservación Ambiental de la Xunta de Galicia, organismo regional que gestiona los espacios naturales que forman parte de la Red Natura 2000, y que otorgó autorización para el inicio de las obras el 5 de octubre de 2011.

La ejecución de las obras se ciñó a lo que venía recogido en el Programa de Vigilancia Ambiental y en la Declaración de Impacto Ambiental de las mismas.

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.