

**Se presenta como Buena Práctica el Desarrollo Portuario de la Margen Derecha del Puerto de Avilés**

### **Desarrollo Portuario Margen Dcha. Fase I Muelle 500M**

Las infraestructuras a ejecutar 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 calada de 14 m respecto al 0 del puerto y una superficie asociada de servicios de 54.210 m<sup>2</sup>. El nuevo muelle permitirá la operación de buques de un tamaño de hasta 72.000 TPM.

El equipamiento de muelle incluye: bolardos, defensas, escalas y servicios como una explanada para almacenamiento de mercancías y las instalaciones de drenaje, agua potable, riego, protección contra incendios, electricidad y alumbrado necesarias para el funcionamiento de este muelle como terminal de cargas.



Zona de actuación



Situación anterior a la obra



Obra finalizada

- Coste total del proyecto: 23.338.792,78
- Coste elegible: 23.338.792,78
- Ayuda Comunitaria: 15.147.810,07

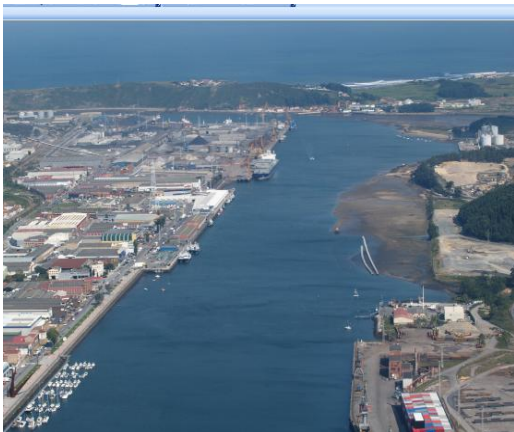
### **Desarrollo Portuario Margen Dcha. Fase II Muelle 495m, explanada posterior y dragado**

La nueva infraestructura consiste en un muelle con su correspondiente superficie asociada de servicios, que se desarrollará en la zona de la margen derecha inmediatamente al sur de las actuales obras de la Fase I, sobre el canal de Pedro Menéndez y frente al muelle pesquero. El nuevo muelle permitirá la operación de buques de un tamaño de hasta 72.000 TPM para lo que se ha previsto una cota de fondo a pie de muelle de -14,00 m (referida al Cero del Puerto de Avilés).

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.



Zona de actuación



Situación anterior a la obra

Obra finalizada

- Coste total del proyecto: 35.358.257,20
- Coste elegible: 35.358.257,20
- Ayuda Comunitaria 14.852.189,93

Se considera una Buena Práctica porque:

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



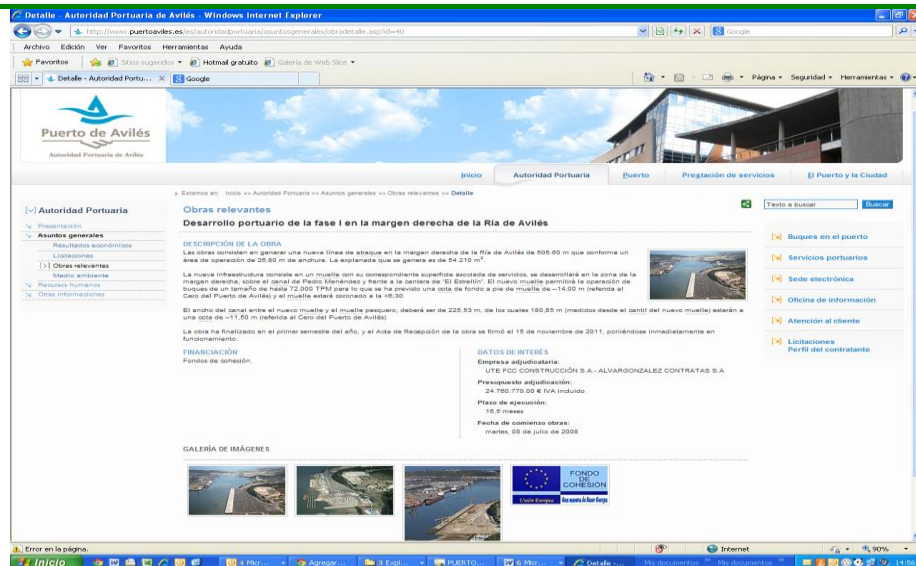
A continuación se relacionan las acciones de publicidad que se han desarrollado hasta la fecha, haciendo mención a la cofinanciación del proyecto por los Fondos de Cohesión en todas y cada una de ellas, cumpliendo así con la normativa comunitaria en materia de publicidad.

---

Desarrollo portuario Margen Derecha. Fase I

- 1 Publicación Anuncio de licitación de obra en B.O.E. (Fase I)
  - 2 Cartel de obra
  - 3 Página web de la Autoridad Portuaria de Avilés.
  - 4 Placa de obra finalizada
  - 4 Página web de la Autoridad Portuaria de Avilés.
-

- 6 Memoria Autoridad Portuaria de Avilés 2009
- 7 Memoria Autoridad Portuaria de Avilés 2009
- 8 Noticia en prensa de finalización de obra



### Desarrollo portuario Margen Derecha. Fase II

- 1 Publicación Anuncio de licitación de obra en B.O.E. y DOUE (Fase II)
- 2 Cartel de Obra
- 3 Página web de la Autoridad Portuaria de Avilés.
- 4 Placa de obra finalizada



---

Actuaciones conjuntas

- 1 Revista El Bollo años 2008 / 2013 / 2014
- 2 Información en prensa 2008
- 3 Página web Autoridad Portuaria Avilés de 2008 a 2014
- 4 Anuncio revista Transporte XXI
- 5 Feria de Muestras de Gijón años 2008 / 2009 / 2010. Trípticos
- 6 Anuncio en revista Guía Logística y Transporte 2009
- 7 Memoria Autoridad Portuaria de Avilés 2008 / 2009 / 2010 /
- 8 Publicación "Infraestructuras y capacidades industriales del Principado de Asturias"

---

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:**

<ol style="list-style-type: none"> <li>1.-Situación inicial</li> <li>2.-Plataforma de trabajo para la instalación del equipo de excavación de los pilotes, la circulación de vehículos y medios auxiliares. Pilotes</li> <li>3.-Viga encepado y vigas para la sobrecarga de los pórticos.</li> <li>4.-Muro en "L" posterior.</li> <li>5.-Trasdós y explanada.</li> <li>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</li> <li>7.-Vigas prefabricadas</li> <li>8.-Forjado de placas alveolares</li> <li>9.-Superestructura de muelle (defensas, bolardos, etc.). Situación final.</li> </ol>	
---	--

Fotos de evolución de la obra

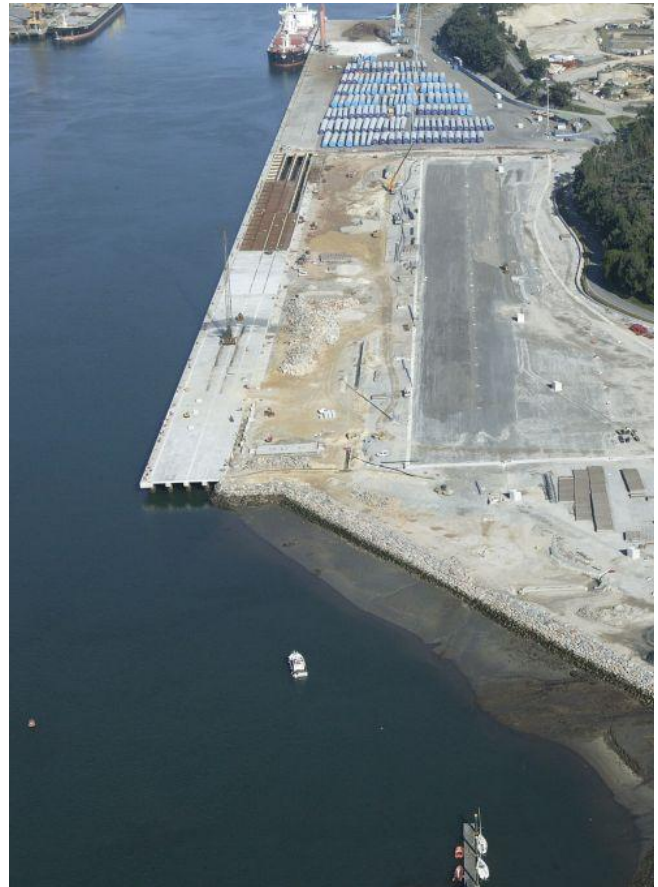
**Desarrollo Portuario Margen Dcha. Fase I Muelle 500M**



**Desarrollo Portuario Margen Dcha. Fase II Muelle 495m, explanada posterior y dragado**







**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 más 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.

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 fabricados 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.

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.

### **Se han tenido en cuenta los 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.