

## Declaración de Impacto Ambiental del Puerto de Sevilla



*El puerto de Sevilla es polivalente y está equipado para todo tipo de tráfico.*

# Garantizada la protección del Parque Nacional de Doñana

*Según la preceptiva Declaración de Impacto Ambiental, realizada por el Ministerio de Medio Ambiente, las obras para mejorar los accesos al puerto de Sevilla deberán garantizar la protección del Parque Nacional de Doñana, la fauna de la zona y la calidad del agua para el riego de arrozales.*

*Texto: José Manuel Egidio  
Fotos: Autoridad Portuaria de Sevilla*

En el transcurso de una visita a Sevilla, el vicepresidente segundo y ministro de la Presidencia, Javier Arenas, anunció que los Presupuestos Generales del Estado para 2004 contemplarán una partida de 48 millones de euros para financiar el proyecto de actuaciones de mejora en los accesos marítimos al puerto de Sevilla. En la misma visita, la titular de Medio Ambiente, Elvira Rodríguez manifestaba que su Departamento ha concluido la Declaración de Impacto Ambiental y que el proyecto es viable ambientalmente ya que las obras garantizarán la protección del Parque Nacional de Doñana y otros espacios protegidos, la calidad del agua para el riego de arrozales y la protección de la fauna.

Tales son algunas de las condiciones que establece la Declaración de Impacto Ambiental (DIA), con la conclusión de que las obras son viables siempre que se cumplan un conjunto de premisas ambientales.

## EL PROYECTO

El puerto de Sevilla siempre ha sido, es y seguirá siendo clave para la economía sevillana. La obra proporcionará más riqueza y empleo a la ciudad y su entorno.

El puerto sevillano es el único comercial de interior en España, se encuentra a unos 80 kilómetros de la desembocadura del Guadalquivir y por lo tanto, aunque con inclinaciones



*Según un estudio de la Universidad de Sevilla, el puerto genera unos 15.000 empleos.*

mediterráneas, es atlántico. La anchura del canal de navegación varía entre 85 y 150 metros, dependiendo de los tramos. Moderno - a partir de la presente iniciativa lo será aún más - y polivalente, está equipado para todo tipo de tráfico. Dispone de una de las zonas industriales y de servicios más grandes de todos los puertos españoles y el montante de su tráfico se situaba en torno a los 4 millones de toneladas ya en 1999 (se calcula que para el 2010 será de unos 6,3 millones), destacando de forma especial el relacionado con el sector agrícola, como el de mercancías, en general, y los de chatarra y productos siderúrgicos, así como las líneas regulares con las Islas Canarias, que le convierten en clave del comercio marítimo entre el archipiélago y la península.

Para Sevilla, el río ha jugado un doble papel histórico: en el aspecto positivo, le ha permitido la posibilidad del desarrollo de su comercio; en el negativo, sus frecuentes crecidas, que han producido desastrosas riadas. Tales crecidas, con el arrastre y depósito en su cauce, han mermado las condiciones de navegabilidad y accesibilidad, por lo que desde principios del siglo XX se acometieron diversas obras para su mejora y defensa de la ciudad ante las subidas del caudal. En los cien años transcurridos, el puerto casi no se parece en nada el actual.

Las obras más importantes han sido el Plan Moliní (1903-1926) de mejora de navegación por la ría y modificación de la estructura portuaria, el Plan Brackenbury (1927-1957), que consiguió aislar el puerto del río, abando-



*Para Sevilla el río ha jugado un doble papel histórico: crecimiento económico en el positivo y desastrosas riadas en el negativo.*

nándose el cauce antiguo y transformándolo en un dársena cerrada, aliviada por una esclusa que reguló el nivel de las mareas, lo que preservó a la ciudad de las inundaciones, y el Plan de Ordenación de la Ciudad Expo'92 (1987-1992), en el que el Ayuntamiento de Sevilla redactó una actuación de ordenación urbana con un capítulo especial referente al cauce urbano del río, así como la integración del puerto en la ciudad, lo que supuso suprimir las barreras ferroviarias y eliminar el "tapón" de Chapina, que en el 27 interceptó el fluir de las aguas, trasladándolo 5 kilómetros más al Norte, además de construir 5 nuevos puentes, otro nuevo muelle y una terminal para atraque de barcos-hoteles.

Un estudio efectuado por la Universidad de Sevilla en 1995 concluyó



el mantenimiento de tal tramo por un periodo de 20 años y la construcción de una nueva esclusa y desmantelamiento de la antigua, con la creación de un muelle en su lugar. Una cuarta actuación

de tal tramo por un periodo de 20 años y la construcción de una nueva esclusa y desmantelamiento de la antigua, con la creación de un muelle en su lugar. Una cuarta actuación metros y que pasará a ser de 8, y la nueva esclusa, se calcula que el crecimiento del volumen de mercancías aumentará entre un 10 y un 20 por ciento, aproximadamente. El total de

Entre los aspectos de la DIA que han requerido un análisis y tratamiento especial se encuentran la protección de los márgenes del río, así como el control del aumento de la salinidad, la calidad de las aguas y la evolución de las playas en la desembocadura

que el puerto generaba 15.000 empleos (lo que equivale a unas 1.600 pequeñas empresas) y facturaba un volumen de ventas superior a los 194.000 millones de pesetas, unos 1.160 millones de euros, además de ahorrar más de 150.000 viajes por carretera entre puertos costeros.

Pero, sus cifras de tráfico marítimo estaban estancadas desde 1997 por las actuales condiciones de accesibilidad, motivo por el cual se decidió realizar el proyecto de mejora de los accesos

## OBRAS

El curso natural del río Guadalquivir ha sido transformado varias veces a lo largo de la historia, por ejemplo eliminando tres meandros (Plan Moliní) con objeto de facilitar la navegación. Consecuencia de ello es que sus marismas adyacentes pasaron a ser transformadas en tierras de labor.

El proyecto de la Autoridad Portuaria de Sevilla consta básicamente de tres actuaciones diferenciadas: la profundización y ensanche del tramo navegable del río, los dragados de mante-

será el diseño y mantenimiento de los vertederos terrestres, como consecuencia del gran volumen a dragar.

Entre el aumento del calado del canal, actualmente en torno a los 6,5

las actuaciones previstas elevará el porcentaje hasta un 40 por 100. Las dimensiones de la nueva esclusa permitirán el paso de buques de 212 metros de eslora y 30 de manga.





Con motivo de la Expo 92 se construyeron 5 nuevas puentes sobre el río, otro nuevo muelle y una terminal para atraque de barcos-hotel.

## El Ministerio de Medio Ambiente concluyó la Declaración de Impacto Ambiental de las obras para mejorar los accesos al puerto de Sevilla

### DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Elvira Rodríguez destacó que entre los aspectos que han requerido un análisis y tratamiento especial se encuentran la protección de los márgenes del río Guadalquivir, así como el control del aumento de la salinidad,

que el informe considera muy ligero, aunque para ello se establecerá un seguimiento para detectar cualquier variación una vez finalizado el dragado bajo la supervisión de la Estación Biológica de Doñana y del director ambiental de la obra. Según afirmó la ministra de Medio Ambiente, el director ambiental de la obra vigilará el cumplimiento de todas las condiciones medioambientales, especialmente en lo referente al seguimiento de la salinidad, los objetivos de la calidad de las aguas en el estuario del Guadalquivir, la evolución de perfiles de

las playas en la desembocadura y las posibles afecciones a la fauna.

La Declaración se realizó tras un riguroso y exhaustivo estudio de la documentación técnica que se fue generando en el largo proceso de evaluación. Elvira Rodríguez indicó que la protección del río queda asegurada mediante la realización de un "proyecto básico de defensa de márgenes en el ámbito del Parque Nacional" que deberá realizar una comisión técnica liderado por el O. A. Parques Nacionales y la Autoridad Portuaria de Sevilla. Este proyecto contempla, entre otras medi-

*El proyecto contempla, como actuación principal, la profundización y ensanche del tramo navegable del río.*



das, la limitación de la velocidad máxima de los buques, la previsión de unas zonas de resguardo de cara a las nuevas condiciones de navegación, diseño de condiciones de altura de ola, ejecución con técnicas de ingeniería blanda acorde con el medio natural, reducción de afecciones a las praderas litorales del parque durante la fase de ejecución y viabilidad de uso y seguridad de las personas y embarcaciones en el pantlán de la Plancha.


Para el estudio de la posible afección de las diferentes acciones del proyecto sobre la fauna amenazada, la Declaración de Impacto Ambiental establece la obligación de crear una comisión científica que estudie la afección de las obras de dragado sobre la fauna amenazada, principalmente avifauna e ictiofauna. La Comisión Científica, previamente, diseñará un protocolo básico de actuaciones que garanticen la conservación de la fauna y que se deberá ejecutar dentro del programa de vi-



*Con el aumento del calado del canal y la nueva esclusa se calcula un notable crecimiento del volumen de mercancías.*

gilancia ambiental previsto para la fase de obras.

Igualmente, las condiciones de la DIA establecen las actuaciones que deberán llevarse a cabo con los dragados del puerto en cuanto al aumento de calado y mantenimiento, los vertidos al mar, la calidad del agua y los vaciaderos terrestres y la protección de los

márgenes del resto del río. De la misma forma, establece una vigilancia ambiental, tanto en fase de obras como tras las mismas para garantizar la idoneidad y la mejor aplicación de las medidas de protección establecidas para hacer compatible la conservación del medio ambiente con el progreso y el desarrollo social y económico. 

## PROYECTO AMBIENTALMENTE VIABLE

Corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las Declaraciones de Impacto Ambiental, por lo que, de acuerdo con ello, la Autoridad Portuaria de Sevilla remitió a la misma la memoria resumen del proyecto Actuaciones de Mejora en Accesos Marítimos al puerto. La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental consultó preceptivamente a la Dirección General de Conservación de la Naturaleza, a la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, así como a otras administraciones, asociaciones y organismos previsiblemente interesados. El estudio de Impacto Ambiental y el proyecto básico fueron sometidos conjuntamente a trámite de información pública y se añadió una nueva alternativa no incluida en la memoria resumen. Posteriormente, la Autoridad Portuaria de Sevilla encargó un estudio relativo a la altura de la ola producida por el tránsito de los buques, con el objeto de avanzar en el estudio de la erosión sobre los márgenes de la ría. Analizada esta nueva información, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental resolvió que la Autoridad Portuaria de Sevilla iniciase un nuevo periodo de información pública.

Examinada la documentación remitida, Medio Ambiente considera que el proyecto es ambientalmente posible, cumpliendo, entre otras, las siguientes premisas fundamentales:

- Condición general. Dado que se había tomado como situación preoperacional la actual y no la existente antes de que en el puerto se realizasen todo tipo de obras de mejora, se considera oportuno condicionar las posibles futuras obras de mejora de la navegabilidad, a que se tome como situación preoperacional la que existe actualmente, con objeto de evaluar adecuadamente la acumulación de efectos a los correspondientes estudios de impacto ambiental.
- Las operaciones de dragado no podrán efectuarse en los periodos de migración de las especies diádromas y la cría de alevines, así como durante la puesta y cría de la avifauna en las márgenes del río.
- La disminución de calado en la zona prevista para el vertido de materiales en mar abierto no podrá suponer en ningún caso peligro para la navegación u otros usos legítimos del mar, aplicando un programa de vigilancia ambiental (en su caso).
- Según la mayoría de la alegaciones presentadas en la fase de información pública, una de las principales consecuencias de la obra de profundización y ensanche del canal de navegación será el aumento de salinidad en el estuario. Sin embargo, los estudios indican que la afección es poco significativa y que el impacto ambiental es de escasa importancia. Con objeto de comprobar que la afección es poco significativa se propone el control de la variación de salinidad mediante unas campañas de muestreo diseñadas en coordinación con la Estación Biológica de Doñana.
- Estudio de la fauna afectada por el proyecto.
- Programa de vigilancia ambiental, con sus medidas y controles, por lo que la Autoridad Portuaria de Sevilla nombrará un "Director ambiental de obra" en cumplimiento de la DIA.
- Seguimiento para poder garantizar la estabilidad de ciertas playas.
- Evolución de la salinidad.