

# PROYECTO BÁSICO: AMPLIACIÓN PUERTO DE ARINAGA

Configuración de las fases constructivas y zonas terrestres:  
En procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental

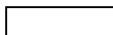







DECLARACIÓN

E.I.A.:

MIMA 17/04/ 97

1ª FASE (A)

Fase IA	Fase IB	Fase IIA	Fase IIB	Fase IIIA	Fase IIIB
					

## **AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE ARINAGA**

El Puerto de Arinaga contiene en sí mismo una apuesta por diversificar el modelo portuario, y ofrecer un punto alternativo en la Isla de Gran Canaria en donde concentrar determinado tipo de operaciones portuarias, que se desplazarían desde el Puerto de La Luz, y posiblemente desde otras instalaciones portuarias en el futuro, como podrían ser Salinetas o Arguineguín.

En principio, las operaciones susceptibles de ser realizadas a corto y medio en el Puerto de Arinaga serán aquellas relativas a mercancías que utilizan un barco completo para un solo operador en origen o destino. El volumen actual de este tipo de mercancías es del orden de 3,3 MTm (2 MTm de carga seca), y en un horizonte de 20 años es muy posible que estas cifras se tripliquen.

Es evidente que las dimensiones que tendrá el Puerto de Arinaga, una vez que se completen las obras en curso, son insuficientes para atender el tráfico que es susceptible de operar en Arinaga, y eso hace ineludible la necesidad de planificar su ampliación.

La Autoridad Portuaria de Las Palmas ha abordado esta ampliación bajo dos importantes auto limitaciones.

La primera es de carácter estrictamente ambiental. No está prevista una ampliación que pueda provocar afecciones litorales en la zona de windsurf de Pozo Izquierdo (ni al Sur de la misma, obviamente), y es preciso compensar la pérdida de los tramos de costa de utilización recreativa, como puede ser la Playa de Bahía de Formas.

La segunda tiene una evidente componente o consecuencia ambiental, puesto que la ampliación se plantea de forma escalonada y secuencial, de tal forma que las sucesivas actuaciones de ampliación se podrán realizar sólo si lo justifican las necesidades de crecimiento del tráfico portuario. Es decir, cada fase de ampliación es suficiente para atender, en buenas condiciones, un determinado aumento de las demandas, y no requiere la construcción de infraestructuras previstas en las fases posteriores.

De esta manera, si el crecimiento de las necesidades portuarias no alcanza el nivel previsto, no sería necesario acometer las fases siguientes de obras. Pero si el crecimiento de la actividad sigue el ritmo previsto, bajo la hipótesis más optimista, la ampliación proyectada es suficiente para atender el tráfico en condiciones adecuadas.

En el gráfico adjunto se aprecia la imagen final del conjunto, y las sucesivas fases de ampliación que habría que ejecutar para alcanzarla en el futuro, si fuera necesario.

El proyecto de las obras de ampliación está sometido en estos momentos al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.