



Un puerto para la industria y la exportación

El proyecto de Puerto de Arinaga fue redactado en 1983, aunque actualizado en 1990. Su presupuesto está calculado en 3.000 millones de pesetas y su plazo de finalización, se prevé para 1995

El puerto industrial de Arinaga, según datos del consejero Antonio Artiles Caballero, tendrá una dimensión total de 960 metros, de los que 610 son líneas de atraque con calados entre 4 y 10 metros, aunque existe la posibilidad de ampliar tanto el calado como los muelles.

Este puerto, que podrá acoger mercancías en general, pesca y graneles sólidos, estará preparado para barcos de hasta 15.000 toneladas, con eslora de 115 metros, manga de 15 y calado de hasta 7 metros.

En cuanto a los depósitos, contará con 30.000 metros cuadrados, de los que 17.000 serán descubiertos y el resto cubiertos, lo que equivale a algo más de un millón de toneladas al año.

Las instalaciones para suministro a buques, tanto lubricantes como combustibles, serán de 60.000 metros cuadrados, mientras que el agua provendrá de la red general que abastece al Polígono de Arinaga.

En un primer momento, el proyecto contemplaba la terminación del puerto en 1993, pero se produjo un problema con la autorización administrativa del Estado, necesaria para construir un puerto de estas características.

La financiación de este proyecto corre a cargo de la Comunidad Europea, a través del proyecto Regis, en un 50 por ciento; del Cabildo en un 37,5 por ciento y de la Comunidad Autónoma en un 12,5 por ciento.

Los rendimientos del puerto, en función de los metros lineales de atraque, se calculan en unas 850.000 toneladas al año. El proyecto estima que corresponderán 200 toneladas de pesca por metro lineal, 385.000 toneladas de graneles al año, 125.000 toneladas anuales de carga general y 340.000 toneladas de contenedores.



Muelle viejo de Arinaga

Reducción de costes

El puerto estará situado en el polígono Industrial de Arinaga, que cuenta con una superficie industrial de casi tres millones y medio de metros cuadrados, dotados de red viaria, alumbrado público, red eléctrica, telefónica, de aguas y alcantarillado.

Según los datos de Antonio Artiles, la construcción de este puerto evitará en gran medida la circulación a través de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria de productos industriales en general y los peligrosos en particular, que se calculan en más de 600 mil litros diarios.

Además, afectará a la reducción de los costes de transporte de suministro para las empresas localizadas en la zona industrial.

Por otra parte, según el estudio, el desarrollo de la zona industrial de Arinaga permitirá la instalación potencial de unas 300 empresas en el plazo de 10 años, lo que genera

ría empleo para aproximadamente 1.500 personas residentes en la zona.

Además, otros polígonos industriales cercanos, como Los Moriscos, El Doctoral Industrial, Salinetas y El Goro, podrían utilizar el Puerto de Servicio de Arinaga, lo que, a su vez, afectará al desarrollo de todos los sectores económicos, al diversificar la estructura económica de la isla.

En este sentido, el proyecto contempla que, respecto al sector industrial, la acción del puerto permitirá la ampliación de muchas empresas que ahora no tienen posibilidad de expansión.

En cuanto al sector servicios, gracias al puerto se vería reforzada la potencialidad de las empresas comercializadoras que podrían trasladarse al Polígono, mientras que el sector agrícola se favorecería, según el estudio, al encontrarse el puerto, cercano a importantes zonas de cultivos de exportación,

*Su funcionamiento
abaratará los costes,
permitirá la instalación
de 300 empresas
y generará empleo
para 1.500 personas*

dándose la posibilidad de que esta actividad se realizara desde este mismo puerto.

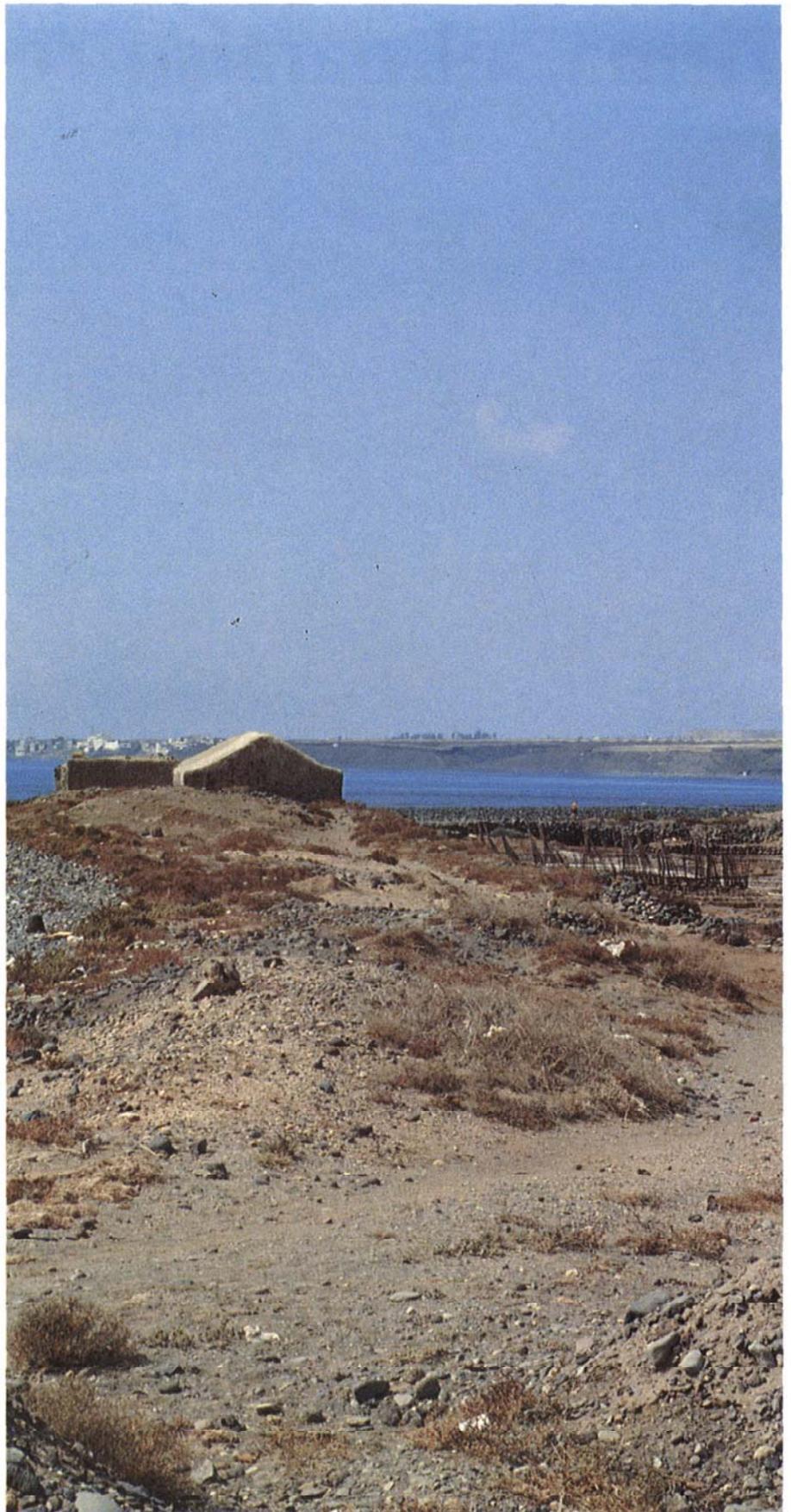
Impacto ambiental

En cuanto al impacto ambiental que pudiera producir la construcción del Puerto de Servicio de Arinaga, el Cabildo ha realizado un estudio pormenorizado al respecto, en el que se recogen los principales factores.

Entre esos elementos que pudieran impactar se citan, en la fase de construcción, los desmontes y explanamientos de distintas áreas del litoral para el acondicionamiento de la zona. Su dragado y ocupación implicará la desaparición de distintos elementos marinos, aunque posteriormente serán sustituidos por otros que colonizarán las paredes y escolleras del muelle.

Los efectos más notorios serán, según el estudio, los ruidos producidos por la maquinaria pesada empleada para la construcción del muelle y la carretera de acceso.

En la fase operativa del Puerto el impacto es menor, ya que finalizada la obra y estabilizadas las condiciones ambientales, el impacto se reduce casi exclusivamente a los ruidos de los vehículos que circularán por la carretera, los barcos que atraquen en el muelle y las operaciones de carga y descarga. ●



El Puerto evitará el paso de mercancías peligrosas por Las Palmas de Gran Canaria