Puerto de Avilés

Autoridad Portuaria de Avilés

GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Puertos del Estado

ESTUDIO PARA EXPANSIÓN DEL PUERTO DE AVILÉS

PRESENTACIÓN

TEIRLOG INGENIERIA

El **OBJETO** del trabajo, de acuerdo a lo especificado en el Pliego de Prescripciones Técnicas ha sido **realizar un planteamiento de las distintas alternativas de expansión y/o transformación del puerto de Avilés, y de su posicionamiento de cara a los próximos quince años**, con base en un análisis riguroso de su situación actual.

Como objetivos específicos están los siguientes :

- **Analizar cuantitativa y cualitativamente los tráficos actuales** del puerto de Avilés, así como los ingresos que generan dichos tráficos, y las concesiones y autorizaciones existentes.
- **Estudiar y analizar la ocupación actual,** con definición gráfica y mediciones de las diferentes zonas del puerto.
- **Realizar un análisis "micro" de los tráficos potenciales** en un horizonte de 15 años, elaborando un análisis comparativo con otros puertos similares o en competencia, así como de las cadenas logísticas en las que se insertan.
- **Realizar un análisis "macro" y de tendencias de los tráficos potenciales** en un horizonte de 15 años, para obtener una previsión de posibles tráficos para el puerto de Avilés definiéndolos cuantitativa y cualitativamente.
- **Realizar un estudio y análisis de las necesidades futuras de suelos y de los suelos potencialmente utilizables,** determinando las diferentes posibilidad de expansión.
- **Elaborar un Plan de Acción**, incorporando las diferentes alternativas de expansión del puerto.

ESTUDIO PARA EXPANSIÓN DEL PUERTO DE AVILÉS

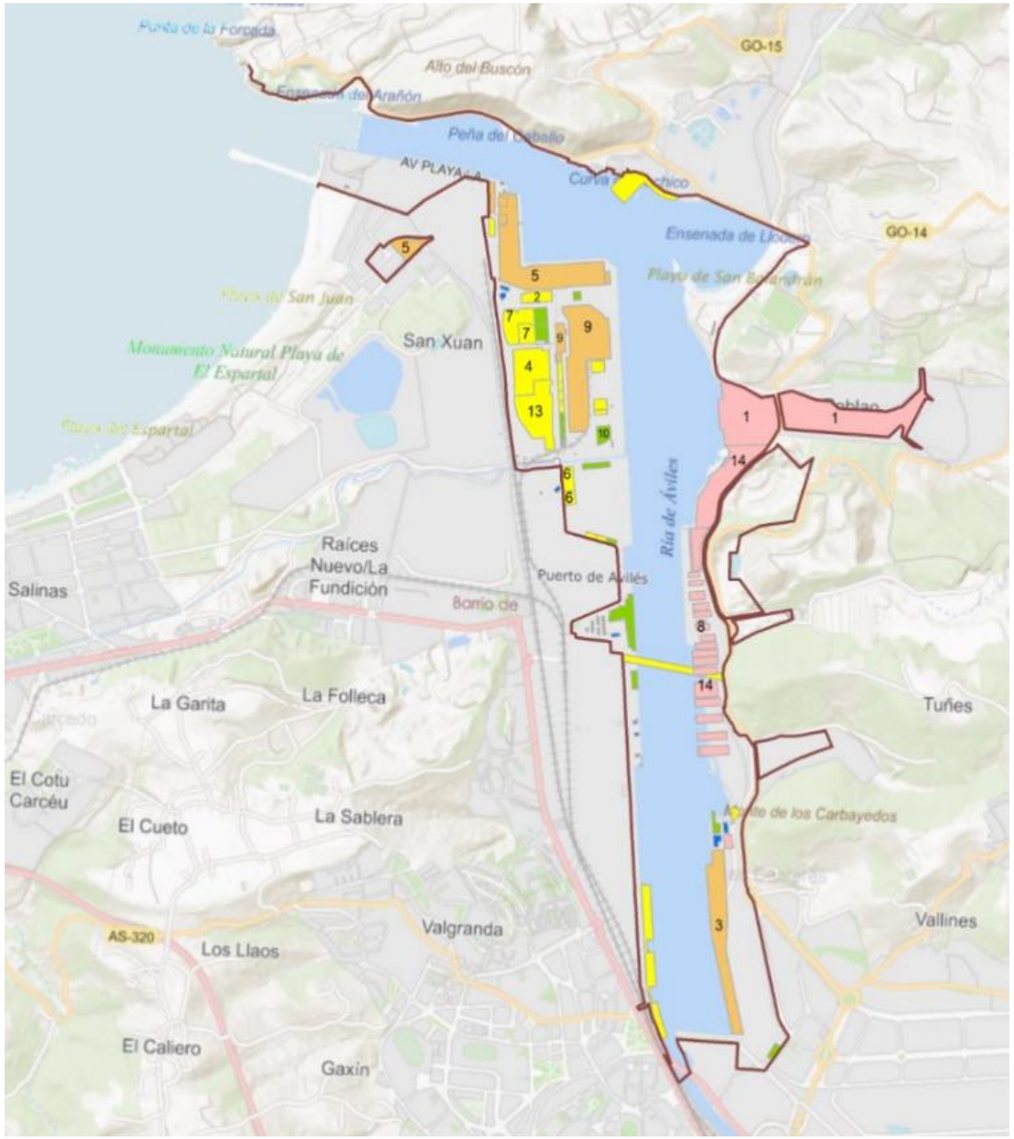
Se han mantenido reuniones con las principales empresas concesionarias, operadores y clientes actuales y potenciales del puerto

EMPRESAS CONCESIONARIAS	
Asturiana de Zinc, S.A. UNA COMPAÑÍA GLENCORE	AZSA
ArcelorMittal	ARCELORMITTAL
García-Munté Energía, S.L.	García Munté
Fertiberia	Fertiberia
Química del Nalón	IQN
Asturiana de Fertilizantes, S.A. CHEMASTUR	Asturiana de fertilizantes
TADARSA LOGISTICS	Tadarsa

CLIENTES ACTUALES	
Erimsa	ERIMSA
Talleres GOZÓN, S.A.	TALLERES GOZÓN
IDESA ingeniería y diseño europeo, s.a.	IDESA
Hiasa Grupo Gonvarri	HIASA
MEFASA A GLENCORE COMPANY	MEFASA
Arcillas B&B	ARCILLAS B&B

OPERADORES PORTUARIOS	
Ership Alvargonzález	ALVARGONZALEZ
BERGÉ 150 y Compañía	BERGÉ
MARÍTIMA del PRINCIPADO	MARÍTIMA DE PRINCIPADO
ALGEPOSA ASTURIAS	ALGEPOSA

OTRAS EMPRESAS	
CERÁMICA DEL NALÓN	CERÁMICA DEL NALÓN
CEMENTOS TUDELA VEGUÍN	CEMENTOS TUDELA VEGUÍN



Superficie concesionada/autorizada:
69,6 ha

- Configuración de puerto en torno a la ría, y con poco anchura de muelles
- Alta densidad de ocupación por concesiones, escaso espacio libre
- Desigual aprovechamiento de las zonas concesionadas

Superficie
- 0 - 1.000
- 1.001 - 10.000
- 10.001 - 40.000
- 40.001 - 100.000
- 100.001 - 150.000

El crecimiento del tráfico en un puerto puede ser generado básicamente de cinco modos

Desarrollo de la actividad actual:

- Nuevos y/o mayores tráficos de clientes actuales
- Mismos tráficos de nuevos clientes

Alto potencial ✓

Captación de tráficos de otros puertos

Potencial Bajo ✗

Captación de tráficos de otros modos de transporte

Potencial Medio =

Tráficos de transbordo

Potencial Medio =

Atracción de actividades productivas que generen tráficos

Alto potencial ✓

FORTALEZAS del puerto de Avilés: puerto de carácter industrial

El puerto de Avilés es un puerto de carácter industrial que presta servicio, fundamentalmente, a empresas ubicadas en su entorno próximo

- Más del 70% de sus tráficos se generan en el entorno inmediato de la zona de servicio portuaria, y en torno al 93% en la propia Asturias.

Su gran ventaja competitiva es la proximidad entre industrias y puerto

- Ello permite minimizar el coste de transporte terrestre entre factoría y puerto, lo que es de enorme relevancia cuando se trata de productos de bajo valor unitario en los que el coste logístico tiene un peso elevado y puede representar la viabilidad o no de una operación o de una exportación. O el coste del transporte terrestre es extraordinariamente elevado por las características del producto (componentes eólicos).

El mayor potencial de tráfico está en el desarrollo de su actividad actual, tanto con sus actuales clientes como con otros nuevos

- Es en este tipo de tráficos en los que el puerto de Avilés se muestra más competitivo, y donde la elevada satisfacción actual de sus clientes puede ser extrapolada a otras actividades y clientes. La mayoría de ellos tiene previsto aumento de su actividad.

Y otro importante potencial es la atracción de actividad productiva que genere tráficos

- Se corresponde con el **modelo de éxito** del puerto de Avilés, y conlleva un importante impacto positivo de carácter socioeconómico en su área territorial.
- La oferta específica de infraestructuras y servicios que el puerto de Avilés puede proporcionar es un factor de atracción para determinadas actividades productivas, sinérgicas con su entorno.

AMENAZAS del puerto de Avilés: limitada capacidad de generar espacios

Las características actuales de su infraestructura dan respuesta a las necesidades de estos tráficos

- Las inversiones que la Autoridad Portuaria viene realizando en la última década, así como las planificadas, dan respuesta a las necesidades de este tipo de tráficos: dotación de línea de muelle, y mayor longitud de muelles de mayor calado. Que permitan atender a buques de mayor dimensión de acuerdo a la tendencia existente.

Sin embargo, el factor suelo es el de mayor preocupación actual

- En la situación actual existen ya problemas de espacio que se manifiestan de forma puntual o con mayor frecuencia.
- La capacidad para responder a las necesidades de espacio es muy limitada en la configuración actual del puerto.

Adicionalmente, en el caso de Avilés se requieren suelos de 1ª línea

- El bajo valor unitario, o las dimensiones extraordinarias, de los productos que utilizan el puerto de Avilés, no permite absorber transporte o “acarreos” a una 2ª o 3ª línea del puerto, lo que hace más complejo su aseguramiento.
- Una de las funcionalidades principales del puerto, dado el tipo de mercancía que trata, es la de almacén pulmón, con lo que ello conlleva de necesidades de espacio.

Indefinición en lo que respecta a las previsiones de acceso viario al puerto

- Actualmente en fase de adjudicación del Estudio Informativo, con un plazo de 3 años. Se requiere un avance firme en la definición del proyecto para garantizar la correcta entrada y salida de vehículos al puerto con el menor uso posible de viales urbanos.

El riesgo del puerto de Avilés no es perder un tráfico determinado sino perder una actividad productiva completa

Es imprescindible la dotación de suelos adicionales para absorber las necesidades de los tráficos actuales y los crecimientos previstos, así como para garantizar el desarrollo futuro del puerto

- Existe un margen muy estrecho con la superficie portuaria actual que permita absorber las necesidades de los tráficos actuales, así como los crecimientos previstos: hay que considerar que determinados factores (desde la dimensión de ciertos productos hasta los requisitos medioambientales de otros) hacen que las necesidades cambien y que se requiera mayor superficie portuaria para dar respuesta a los mismos.

Las previsiones de tráficos están elaboradas considerando que se satisfacen las necesidades de espacio

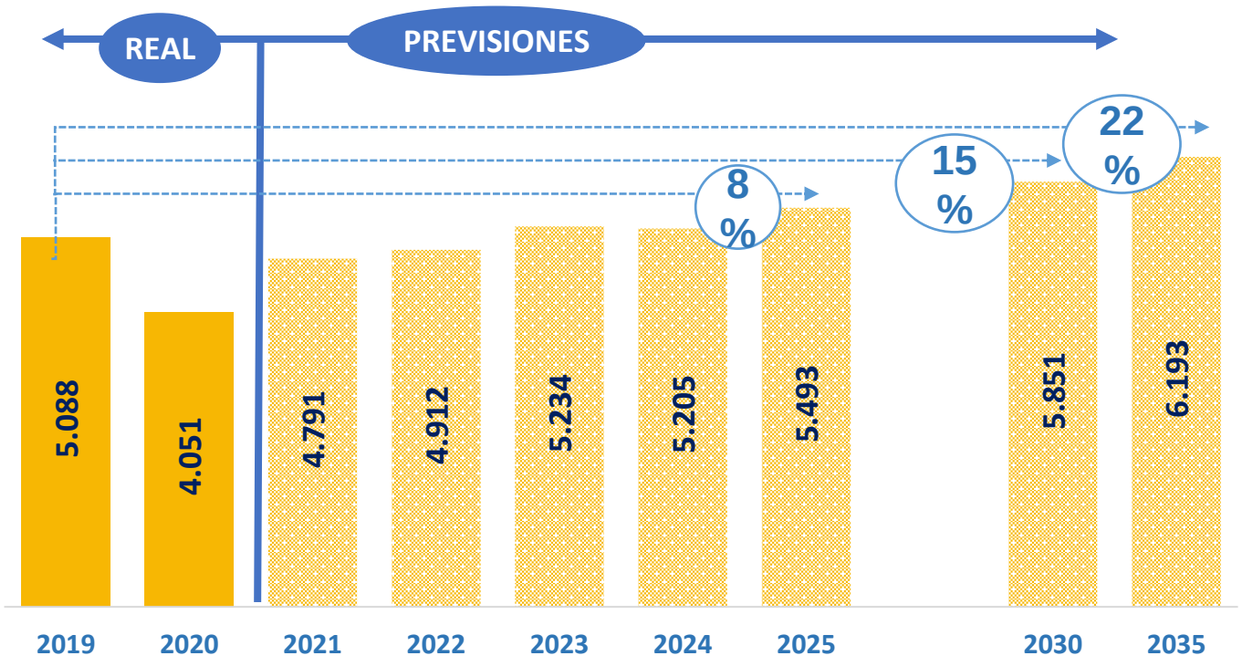
- Las previsiones tienen en cuenta la tendencia mostrada por los tráficos en la última década, por una parte, y las planificaciones de las empresas, por otro.
- La no dotación de los espacios necesarios podría llevar no solo al no desarrollo de éstos, sino a la pérdida de ciertos tráficos.

En el caso de Avilés, el riesgo no es perder un tráfico determinado sino perder una actividad productiva completa

- Frente a la casuística de otros puertos que pueden perder un determinado tráfico por diversas razones (pérdida de competitividad, no cobertura de requisitos,...), en el caso de Avilés y debido a la íntima relación entre tráficos y actividad productiva, el no dar satisfacción a determinados requerimientos puede suponer, no solo la pérdida de los tráficos sino la de la actividad productiva generadora de los mismos, con lo que ello supone a nivel socioeconómico del área.

Se prevé un incremento del tráfico total respecto al año de referencia 2019 del 8% en 2025, 15% en 2030 y 22% en 2035

Puerto de Avilés. Previsiones de tráfico. Miles toneladas



La demanda expresada por los distintos operadores y clientes del puerto se eleva a 18 ha de suelo neto, que se traducen en torno a 20 has de suelo bruto

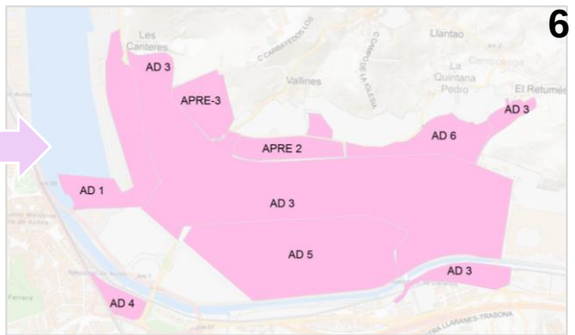
Necesidades de superficie portuaria de los operadores y clientes

	SUPERFICIE ADICIONAL
VALLINIELLO	115.250 m^2
S. JUAN DE NIEVA	-
AMPLIACIÓN RAÍCES	41.200 m^2
RAÍCES	8.000 m^2
OTROS	15.000 m^2
	TOTAL SUPERFICIE ADICIONAL: 179.450 m^2

Se han analizado 8 suelos de posible interés: 7 en el municipio de Avilés y 1 en el municipio de Gozón

zona_de_servicio

- Suelos dentro de la zona de servicio del Puerto de Avilés: zonas de reserva (números **1,2,3,4,5**)
- Parque Empresarial del Principado de Asturias (PEPA) (número **6**)
- Baterías de cok (número **7**)
- Margen izquierda de la ría de Avilés (número **8**)



6- Parque Empresarial Principado de Asturias

El Puerto de Avilés se encuentra en una **situación crítica** al disponer a corto plazo solo de 12,4 ha en las zonas de reserva, de fácil obtención y ocupación

Nº	Zona	Superficie (ha)	Evaluación	Superficie BRUTA utilizable	Plazos
EXP 1	Zonas de Reserva: **Oeste Vías Arcelor**	0,40	Actuar de forma conjunta con la zona de reserva contigua: Este Vías	11 ha	
	Este Vías Arcelor	10,66	Buena morfología. Suelo estratégico susceptible de actuar a corto plazo. Mejorar su potencialidad para uso portuario		
EXP 2	Zona de Reserva: **Canteras El Estrellín**	15,39	El desarrollo de nuevo convenio permitirá la incorporación al dominio público portuario de ≈ 9 ha	≈ 9 ha	
EXP 3	Nuevo Muelle **Valliniello-Arcelor**	5	Necesarias aprobaciones ambientales	5 ha	
EXP 4	Zona de Reserva: **Monte Tuñes**	1,44	Actuar de forma conjunta con la zona colindante	≈ 1,4 ha	
EXP 5	**Baterías Cok**	33,02	Oportunidad estratégica y única bolsa de suelo de dimensión significativa. Área de expansión logístico industrial y de valor añadido	≈ 33 has	
EXP 6	**Margen Izquierda**	6,16	Estrategia a largo plazo, de complicada gestión para la obtención y transformación de los suelos. Conveniente modificación DEUP	6 ha	
EXP 7	**ALCOA**	25,8	Oportunidad industrial de futuro. Incertidumbre derivada de su situación concursal.	14,5 + 11,3 has	

CONCLUSIÓN: La ampliación de la zona de servicio del puerto de Avilés se encuentra muy comprometida y urge actuar para su resolución

1. No existe la posibilidad, utilizada habitualmente por la mayoría de puertos españoles, de crecer hacia el agua, al ser Avilés un puerto de ría, y de anchura reducida.
2. La ampliación en la margen izquierda es altamente dificultosa y compleja, al estar inserta en un ámbito urbano, consolidado y de elevada ocupación.
3. La ampliación en la margen derecha presenta significativas restricciones de tipo orográfico, ambiental, clasificación y calificación urbanística de los suelos; por demandas de suelo de actividades económicas ya asentadas (extracciones minerales, rellenos de suelos, instalaciones industriales…), o por la resolución de procedimientos judiciales para rescatar concesiones.
4. **Las escasas oportunidades existentes deben ser aprovechadas al máximo y sin dilación, so pena de estrangular el desarrollo del puerto a futuro.**
5. Hay una única bolsa de suelo de dimensión significativa y con potencial para su uso portuario que es Baterías de Cok.
6. Hay disponibilidad a corto plazo, aunque limitada, en las zonas Este y Oeste de las vías Arcelor (zonas de reserva); se trata de suelos estratégicos por su elevado valor portuario.

El contraste oferta – demanda de suelo pone de manifiesto la **urgencia de actuación**

1. La demanda a corto plazo (≈ 2025) se eleva a **20 ha de suelo bruto**
2. En el corto plazo se podrían disponer de **12,4 ha en las zonas de reserva** (Tuñes y Arcelor)
3. No obstante, la obtención de las **zonas Este y Oeste de las vías Arcelor** (zonas de reserva), podría no ser inmediata
4. Baterías de Cok se presenta como **una zona de necesaria vinculación al puerto.** Es una oportunidad estratégica y única bolsa de suelo de dimensión significativa para generar un **área de expansión logístico industrial y de valor añadido**

Las escasas oportunidades existentes deben ser aprovechadas al máximo y sin dilación, so pena de estrangular el desarrollo del puerto a futuro

Objetivo del Plan de Acción

Dotar al puerto de Avilés de las capacidades infraestructurales adecuadas para abordar los retos y aprovechar las oportunidades en un horizonte de 15 años

El objetivo del Plan de Acción se desarrolla a través de **5 ejes**:

- Dos ejes que actúan sobre la configuración actual de la zona de servicio del puerto: ***Optimización de los espacios actuales*** y ***Actuaciones planificadas***
- Dos ejes para ampliar la zona de servicio del puerto: ***Dotación de nuevos espacios*** y ***Actuación en baterías Cok***
- Y un último eje de actuaciones complementarias a las anteriores.

1 Optimización de los espacios actuales
- Concesiones de próxima finalización
- Ámbitos de bajo aprovechamiento

2 Dotación de nuevos espacios
- Vías Arcelor
- Canteras El Estrellín
- Monte Tuñés
- Margen Izquierda
- Ámbito ALCOA

3 Actuaciones planificadas
- Unión Valliniello-Arcelor
- Ampliación Muelle Raíces

4 Actuación en baterías Cok
- Reordenación de la playa de vía y otros espacios
- Áreas de expansión logístico-portuario y de valor añadido

5 Otras actuaciones
- Optimización de suelos de ADIF en la margen izquierda
- Reorganización de suelos en la zona de protección de costas.

1. Optimización de los espacios actuales

Periodo implementación (años): 1-3 | 4-6 | 6-9 | > 9

Relevancia (baja/media/alta)

Justificación:

Las limitaciones de espacio y las restricciones al crecimiento que tiene el puerto de Avilés, derivadas fundamentalmente de su localización, exigen, quizás con más intensidad que en otros puertos, un aprovechamiento máximo de dichas infraestructuras.

Las actuaciones contenidas en este Eje tienen como principal objetivo minimizar la infrautilización y/o la no óptima utilización de los espacios de que dispone el puerto de Avilés en la actualidad.

Se proponen dos actuaciones que, según las condiciones en las que se encuentren los suelos afectados, puedan ser aprovechadas para las necesidades del puerto.

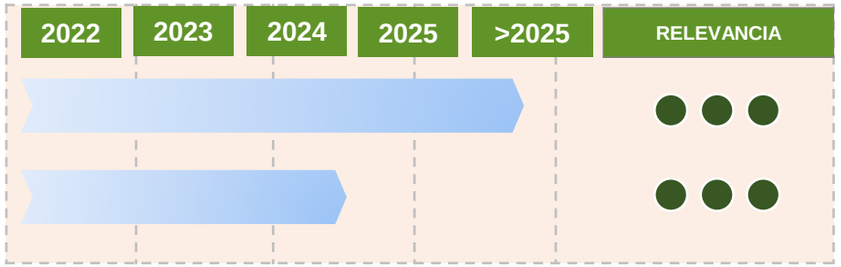
1 Optimización de los espacios actuales

- Concesiones de próxima finalización
- Ámbitos de bajo aprovechamiento

Acciones:

Acción 1: Actuaciones en concesiones de próxima finalización

Acción 2: Actuaciones en ámbitos de bajo aprovechamiento



2. Dotación de nuevos espacios

Periodo implementación (años): 1-3 | 4-6 | 6-9 | > 9

Relevancia (baja/media/alta)

Justificación:

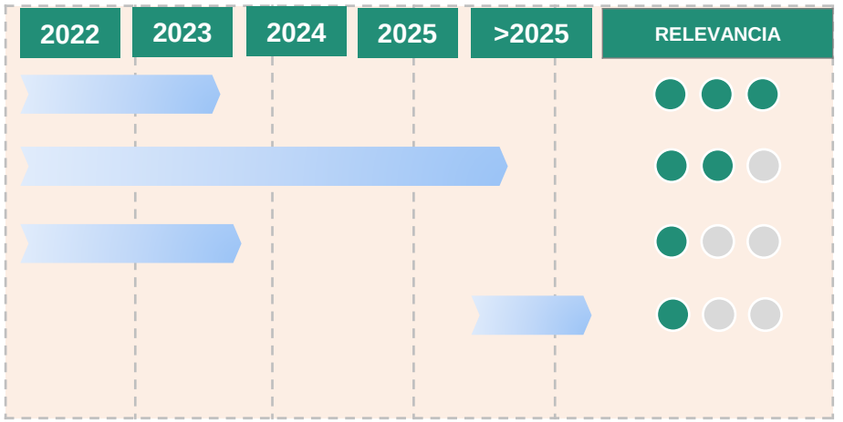
La dotación de nuevos espacios se justifica en:

- El elevado ratio de "superficie de almacenamiento/superficie total" que muestra la escasez de suelos disponibles para desarrollos futuros
- La imposibilidad de crecer hacia el agua.

Se proponen 5 acciones a corto, medio y largo plazo que permitirán mejorar la operativa, potenciar los tráficos actuales y diversificarlos, etc.

Acciones:

- **Acción 1:** Espacios al Este y Oeste de las vías de Arcelor
- **Acción 2:** Espacios en las canteras de El Estrellín
- **Acción 3:** Espacios en Monte Tuñes
- **Acción 4:** Espacios en la Margen Izquierda



3. Actuaciones planificadas

Periodo implementación (años) 1-3 4-6 6-9 > 9

Relevancia (baja/media/alta)

Justificación:

Las actuaciones previstas en este Eje tienen como principal objetivo incluir, dentro de los limites de la zona de servicio del puerto, áreas estratégicas que se proyectarían a medio/largo plazo para la ampliación del puerto de Avilés.

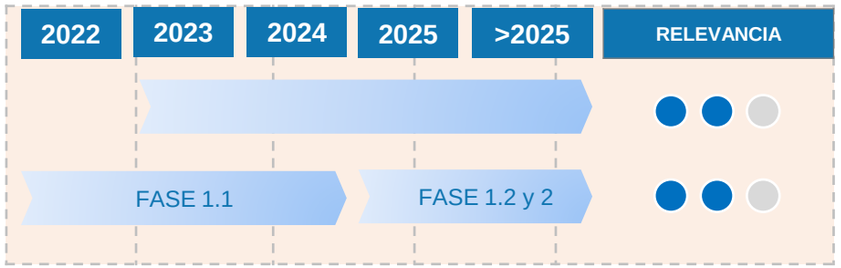
Se plantean dos posibles actuaciones en las que se contemplarían una mejor compatibilidad entre los espacios de que dispone el puerto y los que se quiere generar por la adquisición del suelo.

3 Actuaciones planificadas
- Unión Valliniello-Arcelor
- Ampliación Muelle Raíces

Acciones:

Acción 1: Nuevo Muelle Valliniello-Arcelor

Acción 2: Ampliación del Muelle de Raíces (Por fases)



4. Actuación en baterías Cok

Periodo implementación (años): 1-3 | 4-6 | 6-9 | > 9

Relevancia (baja/media/alta)

Justificación:

Baterías de Cok constituye la **única bolsa de suelo de dimensión significativa** y con potencial para su uso portuario, dada su ubicación y características.

Baterías de Cok se presenta como un **recurso no prescindible**, tanto para su utilización directa, como para otras utilidades posibles (intercambio).

Este espacio resulta imprescindible para dotar al puerto y su entorno de **capacidad de actuación futura**, cara a poder ofrecer al mercado espacios industriales con acceso privilegiado a la operativa portuaria y por tanto a la entrada y/o salida de productos, así como aprovechar las oportunidades de nuevos tráficos e implantaciones de actividad económica ligadas a la actividad portuaria.

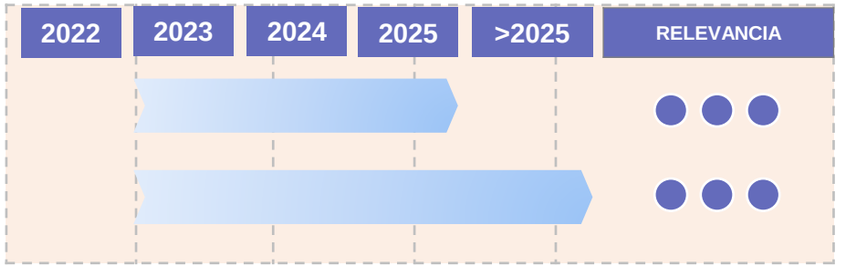
4 Actuación en baterías Cok

- Reordenación de la playa de vía y otros espacios
- Áreas de expansión logístico-portuario y de valor añadido

Acciones:

Acción 1: Reordenación de las playas de vías en baterías de Cok y de otros espacios

Acción 2: Área de expansión logístico-industrial y de valor añadido



5. Otras actuaciones

Periodo implementación (años): 1-3 | 4-6 | 6-9 | > 9

Relevancia (baja/media/alta)

Justificación:

Además de los ámbitos de expansión mencionados para el puerto de Avilés, existen otros espacios de potencial crecimiento y que no han sido tratados en los otros ejes del Plan de Acción, pero que a futuro podrían ser considerados para la optimización y reordenación de los suelos.

Por un lado, el área ocupada por ADIF en la margen izquierda presenta posibilidades de optimización y mejor aprovechamiento del espacio, pudiendo liberar suelos que amplíen la zona de servicio portuario.

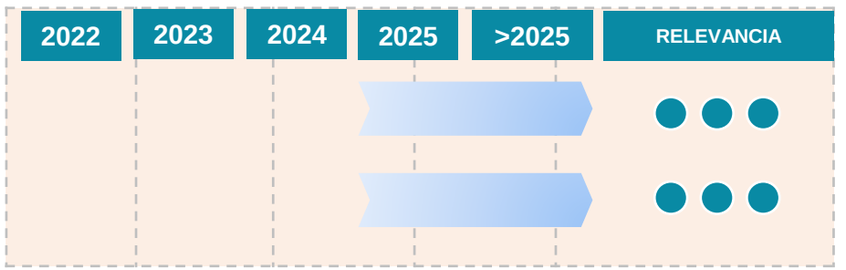
Por otro lado, en la zona de entrada a la ría de Avilés, en El Espartal, reorganizar el uso de suelos para mejorar la interacción puerto-ciudad y la utilización del espacio para la instalación de energías renovables y/o piscifactorías.

- Optimización de suelos de ADIF en la margen izquierda
- Reorganización de suelos en la zona de protección de costas.

Acciones:

Acción 1: Optimización de suelos de Adif en la margen izquierda

Acción 2: Aprovechamiento de suelos en la zona de El Espartal



Puerto de Avilés

Autoridad Portuaria de Avilés

GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Puertos del Estado