

RESPONSABILIDAD POLÍTICA Y ADMINISTRATIVA EN LA LICITACIÓN DEL PROYECTO DE REGENERACIÓN DE LA BAHÍA DE PORTMÁN.

El proyecto de regeneración de la Bahía de Portmán fue licitado en el año **2015** por el **Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente** del Gobierno de España, bajo el mandato del **Partido Popular**. En ese momento, el presidente del Gobierno era **Mariano Rajoy Brey**, y la titular del departamento ministerial responsable era **Isabel García Tejerina**, quien asumió el cargo de ministra el **28 de abril de 2014**.

La licitación fue tramitada a través de la **Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar**, órgano dependiente del citado ministerio, y publicada en el **Boletín Oficial del Estado** el **23 de julio de 2015**. El proyecto adjudicado contemplaba el dragado de los estériles mineros acumulados en la bahía y su traslado como residuos no valorizables a la **Corta San José**, en la Sierra Minera, para su confinamiento mediante relleno.

Es importante destacar que la **Administración General del Estado** tenía pleno conocimiento de la **inadecuación estructural de la Corta San José para este fin**, tal como quedaba acreditado en el **Proyecto de Regeneración y Rehabilitación Ambiental** presentado en abril de 2014 por **Portmán Aria S.L.**, en respuesta al procedimiento de concurso de concesión promovido por el propio Ministerio. Dicho documento técnico advertía expresamente que la **Corta San José era la opción menos favorable desde el punto de vista geotécnico**, describiendo su litología intensamente alterada, la presencia de paleodeslizamientos activos, la existencia de labores mineras subterráneas y la karstificación de los materiales carbonatados, todo lo cual constituía un riesgo estructural inasumible para el vertido masivo de materiales finos procedentes del dragado.

Concesión administrativa para la ocupación del dominio público marítimo terrestre necesario para el aprovechamiento minero de la Bahía de Portmán

T.M. de La Unión, Murcia, España



DOCUMENTACIÓN TÉCNICA

De conformidad con el Pliego de Bases para la adjudicación objeto de la Resolución de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar (en lo sucesivo, El Pliego) por la que se anuncia la convocatoria para la adjudicación, mediante concurso, de una concesión administrativa para la ocupación del dominio público marítimo terrestre necesario para el aprovechamiento minero de la Bahía de Portmán, PORTMÁN-ARIA S.L. (en adelante, PORTMÁN-ARIA) confirma su interés mediante la presentación de esta solicitud en dos sobres cerrados, conteniendo uno de ellos la documentación administrativa y el otro, la documentación técnica solicitada, objeto del presente Anteproyecto.

ARIA
Portmán

C/ Arte y Oficios, Nave 7, 30360, La Unión, Murcia

Pese a esta advertencia explícita, debidamente documentada y formulada dentro de un procedimiento oficial convocado por el propio ministerio, el Gobierno del Partido Popular **desoyó las recomendaciones técnicas** y procedió a **licitar el proyecto en los términos originales del MAGRAMA**, que preveían la utilización prioritaria de la Corta San José como vertedero final, sin introducir modificación sustantiva alguna en el diseño de confinamiento.

Por tanto, la decisión política de ejecutar el proyecto conforme a ese diseño inicial, **a pesar de disponer de información técnica clara que lo desaconsejaba**, hace plenamente **responsable al Gobierno del Partido Popular, y en particular, presuntamente a la ministra Isabel García Tejerina**, de las consecuencias estructurales, ambientales y económicas que se deriven de esta actuación.

RESPECTO A LA CORTA SAN JOSE COMO DESTINO DE LOS RESIDUOS PELIGROSOS

La utilización de la **Corta San José** como destino de los residuos del dragado de la Bahía de Portmán fue técnicamente desaconsejada por diversos motivos de carácter geotécnico, estructural e hidrogeológico, ampliamente documentados en el proyecto presentado por **PORTMÁN-ARIA S.L.** en abril de 2014. Este documento advertía de forma expresa que la Corta San José constituía la **opción menos favorable** entre los huecos mineros disponibles, debido a su configuración geológica, la inestabilidad de sus laderas, y la complejidad de su entorno tectónico e hidrogeológico.

Desde el punto de vista geotécnico, las laderas de la Corta presentan una **inestabilidad estructural manifiesta**, con signos de paleodeslizamientos, grietas de tracción, bloques basculados y geometrías de cuña que indican procesos de movimiento activo o fósil no estabilizados. En la ladera sur se ha documentado un deslizamiento antiguo sobre esquistos, mientras que en la ladera este se han identificado grietas activas en filitas, lo que revela la existencia de **condiciones críticas de estabilidad** que pueden comprometer cualquier operación de relleno con materiales pesados y potencialmente lixiviables.

A ello se suma que la Corta San José se encuentra en una zona afectada por una **tectónica activa**. La presencia de fallas, especialmente la conocida como **falla de San José**, atraviesa transversalmente la corta, generando una disposición caótica de materiales intensamente fracturados, diaclasados y alterados. Este entorno geológico tectonizado da lugar a una **baja capacidad portante** de los materiales de base, así como a un **alto riesgo de asentamientos diferenciales** y fallos de contención estructural durante y después del vertido.

Otro factor crítico es la **karstificación de los materiales carbonatados** presentes en el entorno, en especial en la ladera oriental, donde se da el contacto entre calizas karstificadas y filitas alteradas. Esta disposición estratigráfica facilita la infiltración de aguas y puede actuar como plano de deslizamiento en presencia de materiales saturados. La consecuencia inmediata es un **riesgo elevado de procesos de inestabilidad por lubricación**, que comprometería la seguridad del depósito y su capacidad de confinamiento.

A estos condicionantes se añade la **presencia de antiguas labores mineras subterráneas**, muchas de ellas no cartografiadas con precisión, que afectan al subsuelo de la corta. Estas cavidades suponen un **riesgo real de subsidencia o colapso** si se aplica sobre ellas la sobrecarga del vertido masivo de sedimentos. La ausencia de un modelo geotécnico detallado y de una caracterización completa del macizo subyacente impide prever con seguridad el comportamiento estructural del depósito ante dicha carga.

Desde el punto de vista hidrogeológico, la Corta San José se comporta como una **zona de infiltración potencial**, debido a la fisuración de los materiales del entorno y a la falta de un sustrato impermeable natural. Esta circunstancia hace **imposible garantizar el aislamiento hidráulico del vertido**, contraviniendo lo exigido por el Real Decreto 975/2009 sobre residuos mineros, que obliga a asegurar el confinamiento químico y estructural de cualquier depósito final de residuos industriales.

Todos estos elementos fueron claramente recogidos y justificados en el documento técnico presentado por PORTMÁN-ARIA S.L., que propuso el uso de otras cortas mejor situadas, más estables y con menor riesgo estructural e hidrogeológico. A pesar de ello, el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente optó por mantener el diseño original de 2011, proyectando el uso exclusivo de la Corta San José como destino de los residuos del dragado. Esta decisión, adoptada a pesar de las advertencias documentadas, desembocó en la **paralización del proyecto una vez iniciadas las obras**, al constatarse in situ la **imposibilidad técnica de ejecutar el relleno de la corta en las condiciones previstas**.

En consecuencia, el uso de la Corta San José como depósito de residuos del dragado no solo era **ambiental y técnicamente inadecuado**, sino que su selección supuso un error de planificación de tal magnitud que obligó a **rescindir el contrato adjudicado y replantear la actuación íntegramente**, con un coste económico, ambiental e institucional elevado y perfectamente evitable.

SECADO DE LOS LODOS

En el proyecto de regeneración de la Bahía de Portmán promovido por el **Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (MAGRAMA)**, se contemplaba como parte esencial del diseño operativo la ejecución de un sistema de **presecado de los lodos de dragado**. Este presecado se realizaría en superficie, mediante la creación de áreas confinadas sobre la zona seca de la bahía, en las que los sedimentos serían vertidos directamente desde la draga a través de conducciones hidráulicas. Estas áreas, delimitadas por **muros de gaviones revestidos con geotextil** y provistas de sistemas de drenaje, estaban destinadas a retener los sólidos y facilitar la evacuación del agua por gravedad. Los lixiviados obtenidos se tratarían con **filtros de caliza** para **neutralizar su acidez y eliminar parte de los metales disueltos**, antes de su vertido al medio o reutilización.

Este sistema requería una **estabilización previa del terreno** y la construcción de **plataformas técnicas**, dado que el volumen y la naturaleza de los lodos exigían soportes con capacidad portante suficiente. Además, se preveía el uso de **emisarios específicos para la evacuación de aguas de escurrido**, así como la **posterior clausura y gestión como residuo** de las propias balsas de presecado.

Sin embargo, este enfoque fue evaluado críticamente en el proyecto alternativo presentado por **PORTMÁN-ARIA S.L.**, donde se advertía que el **presecado superficial de lodos representaba uno de los puntos más conflictivos** del proyecto desde el punto de vista **ambiental y operativo**. El contacto directo de los sedimentos recién extraídos con la atmósfera podía favorecer **procesos de oxidación de minerales sulfurados**, con la consiguiente **liberación de metales pesados y generación de lixiviados ácidos**. Asimismo, el secado al aire libre de grandes volúmenes de material fino, inestable y potencialmente reactivo planteaba riesgos importantes de **emisiones difusas de polvo y compuestos volátiles**, con impacto directo sobre la **calidad del aire y la salud pública**.

El sistema de presecado también incrementaba el **riesgo de turbidez marina por vertidos accidentales**, o defectos en la contención de lixiviados, al tiempo que multiplicaba el **impacto visual**, el **tráfico de maquinaria** y la **complejidad logística** de la operación. Por tanto, **PORTMÁN-ARIA propuso como alternativa la supresión total del secado en superficie**, sustituyéndolo por un sistema de **dragado continuo e impulsión directa de los lodos desde la draga hasta la planta de valorización, en circuito cerrado**.

Esta alternativa fue técnicamente viable gracias al diseño de una planta capaz de **procesar el sedimento en estado fluido**, separando las fracciones mediante **procesos físicos (magnetismo, gravimetría, deslamado y filtración)**, sin necesidad de pretratamiento al aire libre. Además de **reducir significativamente los impactos ambientales y sanitarios**, este enfoque **eliminaba una fase operativa de alto coste y riesgo**, mejorando la **eficiencia del proceso global de regeneración**.

Desde un punto de vista técnico, la **supresión del presecado no solo no compromete la funcionalidad del proyecto**, sino que **constituye una mejora sustancial respecto al diseño original**, al evitar una fase **ambientalmente inestable, innecesaria** desde el punto de vista del rendimiento y **contraria a los principios de prevención de riesgos ambientales** que deben regir cualquier operación de restauración en un entorno costero afectado por residuos mineros.

TRAMIENTO DEL AGUA

En el modelo técnico promovido por el **Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (MAGRAMA)** para la regeneración de la Bahía de Portmán, el tratamiento del agua generada durante las operaciones de dragado y gestión de estériles se organiza a partir de **una estrategia basada en separación por fases físicas y evacuación posterior al mar**, sin recurrir a un sistema hidráulico cerrado.

El esquema funcional se fundamenta en la extracción de los lodos mediante dragado hidráulico, su transporte hasta las **balsas de presecado en superficie**, y la **decantación y escurrido del agua contenida en el sedimento** a través de un sistema de filtros naturales, contruidos con muros de gaviones revestidos con geotextil. Estas estructuras permitían la salida del agua por gravedad, separándola del material sólido, sin tratamiento químico activo ni recirculación.

Las **aguas de escurrido o lixiviados** obtenidas durante el proceso de secado superficial eran **canalizadas hacia emisarios submarinos**, previa depuración básica mediante **filtros de caliza**, con el objetivo de elevar el pH y reducir parcialmente la concentración de metales en disolución. Esta depuración se basaba en un **tratamiento pasivo**, sin control dinámico de parámetros, y se consideraba suficiente para cumplir los umbrales legales de calidad del vertido al medio receptor.

El sistema contemplaba **tres emisarios submarinos**, diseñados para la evacuación directa al mar de estas aguas tratadas. En términos operativos, el enfoque del MAGRAMA asumía que la principal vía de gestión de las aguas sería su vertido controlado al entorno costero tras una neutralización parcial, sin incorporar circuitos de recirculación ni reutilización interna del recurso hídrico.

Este modelo presentaba varias **debilidades estructurales** desde el punto de vista ambiental. En primer lugar, el tratamiento basado en filtros de caliza ofrecía una **eficacia limitada frente a metales solubles complejados**, como el zinc, el cadmio o el arsénico, que pueden mantenerse en solución incluso en condiciones de pH moderado. En segundo lugar, no se preveía un sistema activo de control de calidad del agua en continuo, ni tampoco una estrategia de contingencia ante posibles incrementos de carga contaminante o fallos de contención. Por último, al no cerrarse el ciclo del agua, el proyecto **aumentaba el consumo neto del recurso y trasladaba el riesgo ambiental al ecosistema marino**, que actuaría como sumidero final de posibles contaminantes residuales.

Desde un punto de vista técnico, el modelo del MAGRAMA reflejaba un planteamiento clásico, de bajo coste inicial, pero **obsoleto en términos de sostenibilidad ambiental y prevención de impactos**, especialmente en un contexto como el de Portmán, afectado históricamente por vertidos mineros y con una elevada sensibilidad ecológica. El diseño no incorporaba una visión integrada del agua como recurso a gestionar de forma circular, ni consideraba las mejores técnicas disponibles (MTD) en materia de tratamiento y reutilización en proyectos de restauración ambiental de suelos contaminados y dragados mineros.

RESPECTO AL LA DISPERSION DE LOS RESIDOS AL MAR ABIERTO

En el proyecto original promovido por el **Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (MAGRAMA)**, el **control de la dispersión de sedimentos y contaminantes al mar abierto** se aborda mediante un conjunto de **medidas pasivas y sistemas físicos de contención**, cuya eficacia depende fuertemente de las condiciones oceanográficas y operativas del momento.

En primer lugar, se prevé la **instalación de barreras antiturbidez** en la bocana de la bahía, en el área de actuación de la draga. Estas cortinas antilimo (silt curtains) están diseñadas para **reducir entre un 95 % y un 99 % la concentración de sólidos en suspensión**, aunque se reconoce que su eficiencia **queda comprometida cuando las corrientes marinas superan 1 nudo**.

Además, se contempla la ejecución del dragado al **abrigo del oleaje**, dejando una franja sin actuar en la zona externa de la bahía durante la mayor parte de los trabajos, con objeto de **minimizar la dispersión inducida por el movimiento del agua**.

PORTMÁN-ARIA S.L. **critica de forma explícita y fundamentada** el sistema de control de dispersión marina previsto en el proyecto del MAGRAMA por considerarlo **insuficiente, ambientalmente inseguro y técnicamente obsoleto**.

Según el documento técnico presentado por ARIA, las **barreras antiturbidez** previstas por el MAGRAMA, ubicadas en la bocana de la bahía, **no garantizan un confinamiento efectivo de los contaminantes** en suspensión. ARIA señala que estas cortinas flotantes:

- **Pierden eficacia en condiciones reales de oleaje y corriente**, especialmente cuando las corrientes superan 1 nudo, lo que es frecuente en zonas litorales abiertas como Portmán.
- **No impiden la salida de contaminantes disueltos**, ni la migración de partículas finas que no sedimentan rápidamente.
- Son **medidas propias de obras portuarias ordinarias**, pero **no adecuadas para el manejo de sedimentos contaminados con metales pesados** en una bahía degradada.

Además, ARIA cuestiona la lógica del **presecaado superficial con posterior vertido al mar de las aguas de escurrido** a través de emisarios submarinos. Considera que este sistema:

- **Traslada la carga contaminante al ecosistema marino** en lugar de contenerla en origen.
- **No contempla un tratamiento activo ni una retención completa de contaminantes solubles**.
- Se basa en un supuesto cumplimiento de valores límite de vertido sin garantizar **una depuración efectiva ni una monitorización exhaustiva en continuo**.

Frente a este modelo, ARIA propone un sistema alternativo basado en el **confinamiento físico absoluto del área de dragado**, mediante la **instalación de un doble tablestacado metálico** en toda la bahía. Este sistema transforma el recinto de dragado en una **balsa estanca**, permitiendo controlar con precisión el nivel del agua, minimizar las turbulencias y **evitar cualquier escape de sedimentos o contaminantes al mar abierto**.

La crítica de ARIA es técnica y estructurada: considera que el modelo del MAGRAMA **externaliza el riesgo ambiental al mar y se sustenta en medidas de contención parcial propias de obras civiles genéricas**, sin adecuación al contexto histórico, químico y ecológico específico de la Bahía de Portmán. En cambio, su propuesta apuesta por un **modelo de confinamiento real, de riesgo cero para el medio marino**, basado en soluciones industriales con precedentes en restauraciones ambientales complejas

IMPOSIBILIDAD TÉCNICA Y PROPUESTA DE MODIFICADO INASUMIBLE

El contrato de ejecución del proyecto de regeneración de la Bahía de Portmán, licitado por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente y adjudicado en 2015, fue objeto de **resolución anticipada por imposibilidad sobrevenida de ejecución**, tras constatarse que el diseño técnico originalmente aprobado presentaba **deficiencias estructurales que lo hacían materialmente inviable**.

Una vez iniciadas las obras, la empresa adjudicataria —la Unión Temporal de Empresas formada por Marco y Ciomar, procedió a realizar los primeros trabajos de replanteo, preparación del terreno y acopios iniciales. Sin embargo, al aplicar sobre el terreno las especificaciones contenidas en el proyecto original de 2011, se verificó que la solución propuesta, basada en el relleno de la **Corta San José** con residuos procedentes del dragado, resultaba **inaplicable desde el punto de vista geotécnico y de seguridad estructural**.

Los informes técnicos derivados de esta primera fase de ejecución constataron:

- La **inestabilidad de las laderas de la corta**, con presencia de paleodeslizamientos, fisuración profunda y subsidencia no prevista;
- La **presencia de huecos mineros subterráneos** no cartografiados con precisión, lo que impedía garantizar la capacidad portante del depósito;
- Y la **imposibilidad de cumplir las condiciones de impermeabilización y confinamiento establecidas en la legislación sobre residuos mineros (RD 975/2009)**.

Ante la imposibilidad técnica de continuar con la ejecución en los términos establecidos en el contrato original, la empresa presentó una **propuesta de modificado del proyecto**, en la que se incorporaban medidas correctoras, rediseño de fases y obras auxiliares que **incrementaban el coste total en más de un 50 % respecto al presupuesto de adjudicación**.

Este hecho constituye, desde el punto de vista jurídico, una **causa objetiva de resolución contractual**. Conforme a lo dispuesto en el artículo 234 de la **Ley 9/2017, de Contratos del Sector Público**, la modificación de un contrato no puede superar el 50 % de su importe inicial sin que ello implique necesariamente su resolución. Además, el artículo 211.1.c) de la misma ley (equivalente al art. 109 del TRLCSP vigente en el momento de la adjudicación) establece como causa legal de resolución la **imposibilidad de ejecución en los términos pactados cuando dicha imposibilidad no es imputable al contratista**.

En este caso, la causa de la imposibilidad es **directamente imputable al órgano de contratación**, que aprobó y licitó un proyecto con defectos sustanciales ya advertidos previamente en el marco del procedimiento de concesión convocado en 2013, donde la empresa **PORTMÁN-ARIA S.L.** había documentado en detalle las **limitaciones estructurales, ambientales y técnicas de la Corta San José como destino de los residuos**.

POSIBLE RESPONSABILIDAD PENAL

1. Prevaricación administrativa (artículo 404 del Código Penal)

Los hechos descritos podrían ser constitutivos de un delito de **prevaricación administrativa**, previsto y penado en el **artículo 404 del Código Penal**, el cual establece que:

“La autoridad o funcionario público que, a sabiendas de su injusticia, dictare una resolución arbitraria en un asunto administrativo, será castigado con la pena de inhabilitación especial para empleo o cargo público por tiempo de nueve a quince años.”

En el caso que nos ocupa, existen **elementos indiciarios suficientes** para considerar que la **resolución administrativa por la que se aprobó y licitó el proyecto de regeneración de la Bahía de Portmán**, promovida en el año **2015** por el entonces **Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente**, fue adoptada por **autoridades públicas con pleno conocimiento de su injusticia y arbitrariedad**, toda vez que **obraba en poder del propio Ministerio** un proyecto alternativo presentado por **PORTMÁN-ARIA S.L.** (abril de 2014), en el que se ponía de manifiesto, con argumentos técnicos precisos, la **inviabilidad estructural, ambiental y funcional del diseño original elaborado por el MAGRAMA en 2011**.

La decisión de licitar dicho proyecto —sin modificación sustancial del diseño técnico y sin atender a las advertencias formuladas dentro de un procedimiento oficial convocado por la propia Administración— constituye, a juicio del firmante, una **resolución arbitraria dictada a sabiendas de su ilegalidad material y de sus previsibles consecuencias lesivas**, tanto desde el punto de vista económico como ambiental.

Por tanto, cabría dirigir la imputación por este delito contra las autoridades políticas que **asumieron competencia directa en la aprobación del proyecto licitado**, singularmente:

- **La ministra de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, D.ª Isabel García Tejerina**, en cuanto máxima responsable del departamento promotor y firmante último de la licitación;
- **El titular de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar**, como órgano gestor e impulsor técnico-administrativo de la actuación.

2.- Malversación de caudales públicos (artículos 432 y 433 del Código Penal)

Los hechos descritos podrían igualmente ser constitutivos de un delito de **malversación de caudales públicos**, regulado en los artículos **432 y 433 del Código Penal**. En su modalidad de administración desleal, se considera autor al funcionario que, sin ánimo de lucro personal, **destina caudales públicos a un fin público de forma manifiestamente indebida**, con grave perjuicio para el erario.

El proyecto licitado en 2015, por un importe superior a los **26 millones de euros**, resultó **paralizado por inviabilidad técnica** tras su adjudicación y fase inicial de implantación. La interrupción de la obra no obedece a causas sobrevenidas, sino a **deficiencias estructurales inherentes al propio diseño técnico** previamente advertidas en documentos obrantes en poder de la Administración antes de licitar.

Por tanto, el gasto público comprometido para ejecutar un proyecto **técnicamente inejecutable** puede encajar en el tipo penal de **malversación por negligencia grave**, al haber dado lugar a una utilización innecesaria y evitable de fondos públicos. Esta actuación no solo ha generado un perjuicio directo al erario, sino que ha bloqueado la posibilidad de ejecutar un proyecto alternativo ambientalmente más seguro y viable, provocando un **retraso estructural e irreversible en la regeneración efectiva de la bahía**.

Como **presuntos autores de este delito**, deben señalarse las mismas autoridades ya citadas:

- **D.ª Isabel García Tejerina**, en su condición de ministra y autoridad decisora en la tramitación del gasto público y aprobación del proyecto;
- **El Director General competente**, por su papel ejecutivo en la licitación y validación de un proyecto cuya inviabilidad era técnicamente conocida.