

De El Musel al fondo del mar

Un finger que se cargó montado en vez de en piezas se parte en el trayecto y cae un trozo en el Atlántico y otro en el Báltico

M. C.

El intento de TK Elevator de trasladar montada desde El Musel una pieza de un finger para una terminal marítima de pasajeros en Suecia se saldó con restos de la misma esparcidos entre el Océano Atlántico y el Mar Báltico, después de que esa pieza de 45 metros de largo, 17 de ancho y 26 de alto y un peso en torno a 125 toneladas, se partiera antes de que el barco que la transportaba, el «Wilson Flex II», entrara en el Canal de la Mancha. Una parte de la carga ya se fue ahí al fondo del océano, causando además daños en el buque. Ocurrió el pasado mes de noviembre coincidiendo al parecer con un temporal que pudo influir en lo acontecido. El resto de la carga se fue al agua en el Báltico, cuando ya se estaba aproximando a su destino, tras unas primeras reparaciones en un puerto alemán.

La pieza que se fue al fondo del mar era la última para completar la nueva pasarela de embarque para ferris de la naviera Stena Line en el puerto sueco de Karlskrona. La pieza aún no había sido entregada al cliente. TK Elevator ayer se limitó a señalar que está «en contacto con las distintas partes afectadas para analizar lo sucedido y definir el mejor curso de la acción de cara a su solución». Otras fuentes apun-

tan que la compañía ya está preparando la construcción de una nueva para completar la pasarela de embarque en el puerto sueco, primera obra de este tipo que contrata la empresa radicada en Mieres.

Las anteriores piezas, que son pasillos fijos, se trasladaron desmontadas desde El Musel para su ensamblaje en el puerto sueco. Esta última en cambio se optó por transportarla completamente montada, al parecer debido a la falta de espacio en el puerto de destino para su ensamblaje. Además también se probó en El Musel su correcto funcionamiento.

Se trataba de la zona móvil del finger, cuyas partes se construyeron en las instalaciones de TK Elevator en Mieres y se ensamblaron en los muelles de La Osa, en el puerto gijonés. Por eso, antes del embarque de esta última pieza también se comprobó en el puerto gijonés su correcto funcionamiento, aprovechando que se había montado. Sendos peritos contratados por el fabricante y por la naviera dieron el visto bueno a cómo se había estibado y trincado la carga en el puerto gijonés antes de que zarpara el barco, en el cual el primer oficial es el responsable de la carga, como en todos los buques mercantes.

El «Wilson Flex II» permaneció durante un buen número de días en El Musel, atracando en la oc-



Arriba, la pieza en el «Wilson Flex II», en El Musel. En el centro, momento en el que se sube al barco. Abajo, ensamblaje en el muelle de La Osa.

tava alineación de los muelles de La Osa en la noche del 27 de octubre y zarpando a primera hora de la mañana del 8 de noviembre. Por un lado, el buque tuvo que esperar a que se completaran los trabajos que se estaban realizando en la pieza que llevaba días ensamblándose en el Puerto, y por otro lado a que las condiciones de la mar fueran propicias para la salida del buque, ya con la carga a bordo. Esto último no impidió que el «Wilson Flex II», un barco de la naviera Arkon Wilson con 88,5 metros de eslora por 14,54 de manga y construido en 2022, acabara perdiendo la carga y dañando al barco, algo que ahora están investigando compañías aseguradoras.

Borrasca «Elisa»

La singladura del barco hacia su destino coincidió con la llegada de la borrasca «Elisa», de la que se emitió aviso el 9 de noviembre y que en el mar afectaba desde Escocia hasta el mar Cantábrico. Antes de que el barco sobrepasara la isla de Ushant, en la que se encuentra un dispositivo de control marítimo del acceso al Canal de la Mancha, el barco ya perdió parte de su carga, tras romperse la pieza que transportaba.

El 12 de noviembre el «Wilson Flex II» llegó al puerto alemán de Brunsbuttel, donde se realizaron algunas reparaciones. Ese puerto alemán es el de acceso desde el Mar del Norte al Canal de Kiel, que permite atajar hasta el Mar Báltico sin rodear la península de Jutlandia (que comprende la parte continental de Dinamarca y dos estados septentrionales de Alemania). Acabó de atravesar el canal en la tarde del día 15, siguiendo rumbo hacia su destino con lo que quedaba de la carga embarcada en Gijón. La misma no llegó y acabó en el fondo del mar Báltico.

El Principado inicia una campaña de educación ambiental para escolares y mayores

Sergio García

La consejería de Transición Ecológica, Industria y Desarrollo Económico comenzó ayer una campaña de educación ambiental enmarcada en el plan especial para la reducción de los niveles de contaminación en la zona oeste de Gijón. Las primeras acciones de sensibilización e información tuvieron lugar en la escuela infantil José Zorrilla, donde el alumnado disfrutó de una representación teatralizada de títeres sobre la búsqueda del aire limpio.

La iniciativa, coordinada por la Consejería de Educación, continuará la próxima semana en los colegios Eduardo Martínez Torner, Federico García Lorca, Príncipe de Asturias y Xove. Asimismo, para el mes de febrero están previstas visitas guiadas a las estaciones de



Un momento de la actividad en la escuela infantil José Zorrilla.

medición de El Laurel y la avenida de la Argentina con estudiantes de Primaria y de ESO.

Con este programa se pone en marcha una nueva medida del plan de acción a corto plazo para la reducción de los niveles de partículas en suspensión en la atmósfera de la zona oeste de la ciudad. El propósito radica en concienciar a la ciudadanía y a los escolares sobre la

contaminación atmosférica, la trascendencia de un aire limpio, la reducción de la huella de carbono individual y las medidas tomadas por Principado y Ayuntamiento en la materia. Por otro lado, el programa también contempla campañas de sensibilización para mayores, que se desarrollarán en centros sociales municipales en fechas y lugares por determinar.

Se eleva a cinco el número de licitadores para ejecutar la renaturalización del Piles

El proceso de selección de la empresa está pendiente de conocer sus ofertas económicas.

R. V.

La revisión final de todos los canales de comunicación con el Ayuntamiento ha elevado a cinco las ofertas de empresas interesadas en hacerse con el contrato para la renaturalización del río Piles. La mayor parte son empresas que ya han realizado obras en la ciudad, pero también hay firmas especializadas en proyectos del ciclo integral del agua. El listado final está conformado por las ofertas de New Construction, Arposa 60, Alvargonzález Contratas, Medio Ambiente, Residuos y agua (Marea) y la unión temporal de empresas integrada por Terra Ingenieros y Oca Construcciones y Proyectos.

El contrato salió a licitación por un importe de 2.495.968,77 euros, impuestos incluidos. El plazo de ejecución es de 14 meses. Tras la apertura en la mesa de contratación de los sobres con la documentación técnica, que tuvo lugar ayer, el proceso seguirá con la apertura del sobre con la oferta económica de cada candidato. La oferta económica supone 55 de los puntos en la evaluación de las propuestas.

La renaturalización del río cuenta con financiación europea a través de una convocatoria de la Fundación Biodiversidad. Entidad a la que se quiere presentar el plan del Grupo para garantizar la práctica del piragüismo con azudes hinchables.