



Dalt, Port de Barcelona. A la dreta, Port de València. Les multinacionals Total i Tepsa no respecten els 500 metres mínims de seguretat.



Desafiament Total

La multinacional francesa Total ja té permís d'instal·lació al Port de València. L'acumulació de matèries perilloses converteix els ports comercials en autèntics polvorins.

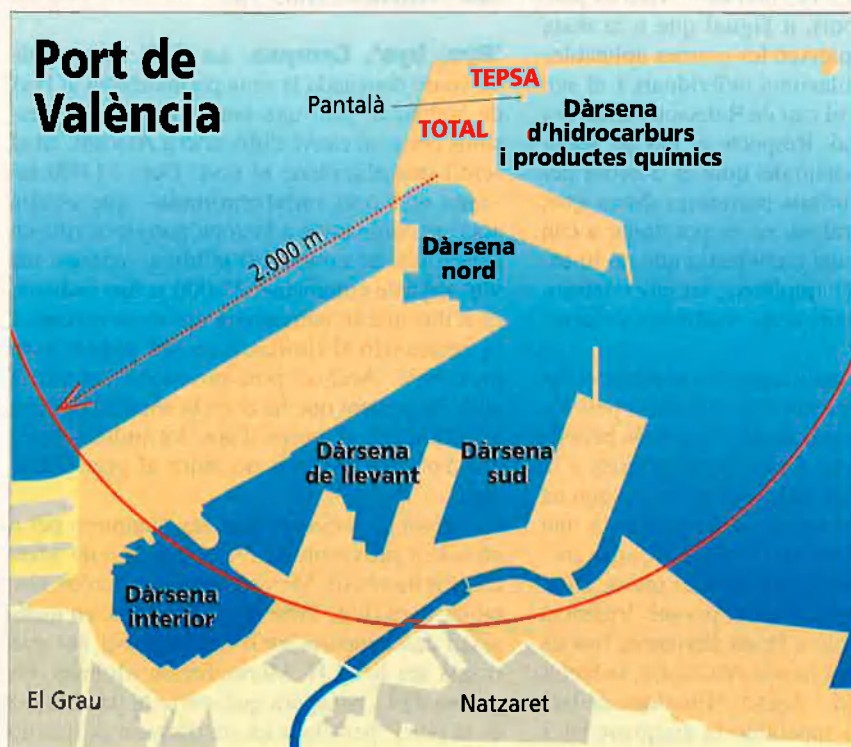
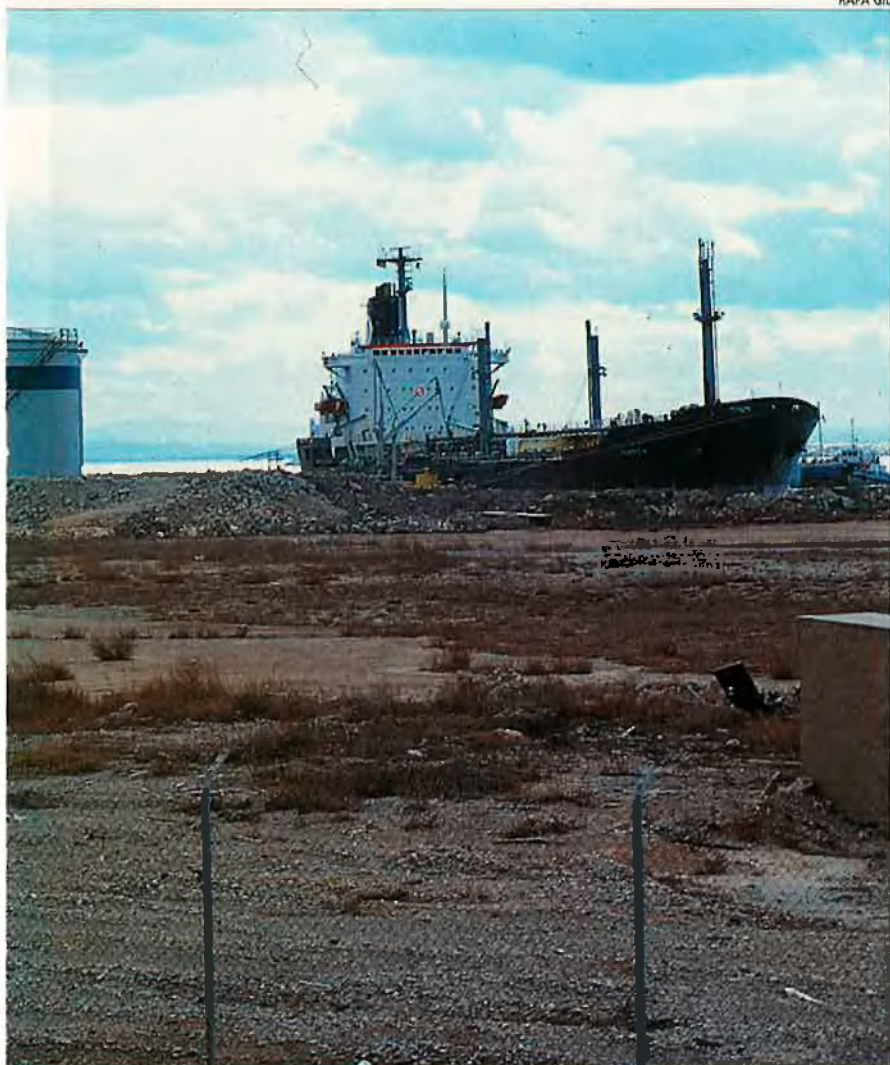
La multinacional Total ja pot emmagatzemar combustible en el dic nord del Port Autònom de València. La promesa feta per l'Ajuntament de la ciutat, el dia 1 de març de 1993, s'ha fet realitat un any després. Era el passat dilluns quan la Comissió Informativa d'Urbanisme aprovava la concessió a l'empresa Petróleos de Valencia, SA, filial de la multinacional francesa, de la llicència per a iniciar la seua activitat, qualificada de "recepció, emmagatzematge, reexpedició i distribució de productes petrolífers".

Tot i que els grups municipals del PSOE i d'Esquerra Unida (EU) s'hi varen oposar, els vots del Partit Popular (PP), d'Unió Valenciana (UV) i del representant del Grup Mixt, Vicent Martínez Marco, van ser suficients a l'hora de prendre la decisió final. Els socialistes s'expressaven, amb la seua postura, de manera contrària a la Comissió Provincial de Qualificació d'Activitats, òrgan dependent de la Conselleria de Medi Ambient —amb el conseller socialista Emèrit Bono al timó— que després de vuit mesos, n'ha informat favorablement. Segons la delegació municipal de Disciplina

Urbanística, amb el regionalista Arturo Gascó al capdavant, "només un dictamen desfavorable de la Conselleria hauria pogut impedir la concessió de la llicència, atès el seu caràcter vinculador per a l'Ajuntament".

Coherència. Fonts de la Conselleria asseguren que és precisament el caire "tècnic" de la seua tasca el que anul·la qualsevol indicatiu d'obligació. Així i tot, la resolució de Medi Ambient és absolutament coherent —i fidel— amb l'esperit del Pla General d'Ordenació Urbana (PGOU) elaborat pel PSOE l'any 1988, amb Clementina Ródenas d'alcaldesa, i que permetia ja aleshores la instal·lació de Total.

Malgrat això, la llicència a Total s'oposa al conveni aprovat pel plenari el dia 9 de maig de 1991. Aquell dia, amb el PSOE encara instal·lat en el poder municipal, aquest partit, juntament amb el PP i EU, assumien el compromís, després d'arribar a un acord amb l'empresa Campsa —ara anomenada Companyia Logística d'Hidrocarburs (CLH)— per tal que aquesta abandonara el port valencià, de no permetre més instal·lacions de matèries perilloses.



La portaveu de la Coordinadora d'Associacions de Veïns del Marítim, Carme Vila, parla en nom de les 300.000 persones afectades –més d'un terç de la població valenciana–. I s'interroga sobre la “utilitat dels acords plenaries, perquè tant l'alcalde Rita Barberà, com el regidor Gascó, ens han dit que no poden fer res, i no han fet cas de les decisions preses en aquell ple. Què passa, que els plens tenen data de caducitat, com els medicaments?” Daniel García, cap de Relacions Externes del Port de València, no amaga l'alegria quan assegura que “per fi s'ha solucionat el problema de Total; aprovació que es deu al fet que el projecte compleix tots els requisits legals i de seguretat exigits per la normativa europea, l'incompliment dels quals suposem que va provocar l'autorització l'any 1991”.

La Coordinadora d'AAVV del Marítim manté una lluita acarnissada contra la instal·lació de Total. Una lluita oberta en tots els fronts institucionals possibles des que la multinacional francesa va formalitzar la seua voluntat d'establir-se al Port Autònom de València, el desembre de 1991. Total havia estat rebutjada abans, sempre segons fonts veïnals, a Marsella, per acumulació de risc; a Barcelona –on Total hi té dipòsits llogats, el contracte dels quals venç enguany–, pels Jocs Olímpics del 92, i a Alacant. Carme Vila es mostra preocupada, en primer lloc, per la seguretat ciutadana i, en segon lloc, no entén “que s'inverteixen milers de milions en un passeig marítim per tal que València deixi de viure d'esquena al mar i alhora col·loquen aquest monstre al port”.

Veïnatge “estret”. Així com els veïns han vist que la primera fase del Passeig Marítim es feia realitat; amb una inversió de 2.500 milions de pessetes, ja començaven a somiar en la segona fase, que havia d'anar des de la platja de la Malva-rosa fins a on es troben els terrenys assignats a Total. EL TEMPS, que no s'ha pogut posar en contacte amb Juan M. Castañer, regidor regionalista d'Urbanisme, ha interrogat Daniel García, qui ha dit que el “Port de València va cedir en ús els terrenys situats en l'esperó del moll de llevant –una franja de 37 metres d'amplada i 1.700 de longitud– i tenim la seguretat que cap de les instal·lacions ubicades modifica l'ús dels terrenys contemplats en el conveni”. Només hi ha un problema, la franja entra en l'espai mínim de seguretat –2.000 metres (vegeu mapa en aquesta pàgina)– que ha de separar les instal·lacions d'hidrocarburs de les zones habitades.

La il·lusió de passejar a la vora del mar s'ha esvaït enmig d'un cúmul de xifres inflamables. 140.000 m³ per a l'emmagatzematge de querosè d'aviació, gas-oil i gasolines d'auto; en un terreny de 57.000 m² i amb una inversió total



Port d'Alacant. La Companyia Logística d'Hidrocarburs –antiga Campsa– canviarà la zona portuària pel camí vell entre Alacant i Elx, pressionada per les institucions.

de 3.000 milions de pessetes. Un còmput que va despertar la curiositat dels dirigents veïnals, que es dirigiren a l'espigó per a comprovar la seua futura ubicació *in situ*. Allí confirmaren que Total seria veïna de la multinacional nord-americana Terminales Portuarias, SA (Tepsa). Un veïnatge força “estret”. Les normes dicten que entre dues instal·lacions d'aquest tipus ha d'haver-hi un passadís de seguretat d'un mínim de 500 metres. Una simple ullada indica que la separació no deu superar-ne els cinquanta. Els veïns, preocupats, ja no pogueren estar-se d'interrogar les institucions. Vet ací la sorpresa! Tepsa té demanada, al Col·legi Oficial d'Enginyers Industrials de València i amb data del mes de maig de 1990, una ampliació de la seua capacitat que va des dels 20.855 m³ actuals fins a 33.775. D'aquesta manera, Tepsa i Total sumen juntes 173.000 m³. “Això és possible perquè al port, a l'igual que a la resta d'Europa, es compleixen les normes aplicables quant a les instal·lacions individuals i el seu entorn”, assegura el cap de Relacions Externes d'aquesta institució. Respecte al Pla de Seguretat Intern, l'aplicació del qual és dubtosa per als veïns, les autoritats portuàries diuen que, “per la seua naturalesa, no es pot donar a cap institució, organisme o col·lectiu que no hi estiguen directament implicats; en cas contrari, la seguretat del port seria fàcilment vulnerable”.

D'inconcebible qualifiquen els afectats el fet de sacrificar el benestar dels ciutadans pels interessos d'una multinacional, “quan els beneficis, a més, se'n van fora”. Es refereixen a la creació de 600 llocs de treball indirecte que ha promès Total, que sospiten que aniran a una xarxa de gasolineres que l'empresa pensa instal·lar fora del País Valencià. I és que a Total li ha eixit la jugada rodona, perquè València és un punt estratègic a l'hora d'estendre braços de distribució cap a la resta de l'estat, sobretot Andalusia, Madrid i Aragó. “Els llocs de treball creats ací no superaran la cinquantena, i

això estirant-ho molt”, asseguren els veïns del Marítim.

Francesc Díez, regidor d'EU a l'Ajuntament de València, assegura que davant els dictàmens de la Unió Europea que declaren il·legals els monopolis, sobretot pel que fa als carburants, “aquestes empreses tenen un pacte de silenci respecte al tema dels emmagatzematges”. Els veïns, per la seua banda, i davant el permís d'instal·lació, esperen ara la resposta del Ministeri de Defensa, al qual s'han adreçat amb l'argument que el Port de València “és un punt estratègic en la defensa de la Mediterrània”. Una resolució, l'admissió de la qual s'hauria d'adjuntar a la del president de la Comissió de Peticions del Parlament Europeu, Rosy Bindi. Defugem l'alarmisme, “senzillament volem tocar totes les possibilitats a l'abast”, finalitza Carme Vila.

'Bye, bye', Campsa. La CLH no tan sols va veure denegada la seua permanència al Port de València, sinó que també rep fortes pressions per a un canvi d'ubicació a Alacant, en el sentit que abandone el port. Dels 44.000 m² –més una part indeterminada– que ocupa aquesta companyia a la zona portuària, tots en superfície de concessió pública –caduca als vint anys de contracte–, 43.000 ja han caducat, és a dir, que la companyia els té en precari. I la concessió il·limitada de sòl públic està prohibida. Així, el port pressiona l'empresa amb l'argument que ha ofert la zona a l'Oficina de Marques. A hores d'ara, tot indica, però, que l'oficina europea no anirà al port d'Alacant.

La resta de pressions que rep l'empresa per a anar-se'n provenen de l'Ajuntament i de Mercasa, a través de Mercalicante, que volen instal·lar-hi el futur Mercat del Peix, que en qualsevol cas ocuparia molt menys espai del que ocupa ara la CLH. Maria Teresa Molares, regidora d'EU, assegura que qui té la paraula ara és el port, “però la resposta d'aquest és que no

Matèries perilloses durant l'any 1992 (Tm)

	Barcelona	València	Palma	Tarragona	Alacant
Cru de petroli	34	4	—	—	—
Fuel-oil	604.131	349.932	283.283	5.263	113.347
Gas-oil	946.392	223.925	278.354	71.311	427.051
Gasolina	999.385	29	513.269	8.035	386.310
D'altres productes petrolífers	43.890	11.243	27.423	50.275	1.774
Gasos energètics petrolífers	168.985	48	74.706	—	—
Gas natural	3.475.587	—	—	—	—
Carbons i coc de petroli	307.526	543.023	761.646	—	149.122
Productes químics	1.266.487	614.983	110.245	245.761	12.899

hi ha prou espai per a tot i que aquest només es pot aconseguir guanyant terreny al mar". Aquesta no és la millor alternativa, segons Molares, qui argumenta que si s'utilitza l'oleoducte Cartagena-aeroport de l'Altet es podria reduir la quantitat emmagatzemada de matèries perilloses a un 10%, que és el mínim obligat. Això "no tan sols reduiria considerablement la perillositat i l'impacte mediambiental, sinó que també permetria disposar d'un 90% més de sòl públic".

La inclusió de 50 milions de pessetes en els pressupostos del 94 de la CLH en concepte de trasllat de l'empresa "no és una quantitat suficient —diu Molares—, però s'ha d'interpretar com un gest que demostra la voluntat de la companyia d'anar-se'n". Fonts de la companyia a Madrid han confirmat aquesta informació a EL TEMPS i han declarat que encara que no hi haja un termini marcat el pressupost d'aquesta operació que es negocia amb el port, l'Ajuntament i la Conselleria d'Indústria és de 2.800 milions de pessetes i que el destí escollit per a reinstal·lar-s'hi és el camí vell entre Alacant i Elx.

Diverses fonts han apuntat a aquest setmanari que l'empresa no ha introduït cap modernització en els dipòsits precisament per aquesta voluntat de sortir del port. I han afegit que la zona és accessible a qualsevol ciutadà que vaja a peu, tret dels dipòsits que estan més a prop de les vivendes habitades. Opinions que contrasten amb la del cap de Bombers d'Alacant, Ildefons Prats, qui ha dissenyat recentment el Pla d'Actuació Municipal davant el risc d'accident major ocasionat per l'empresa CLH. Prats assegura que l'empresa té "un pla intern de resposta immediata molt bo, que es recicla contínuament; a més, cada sis mesos fem maniobres conjuntes". Així i tot, considera que "el dia que aquesta companyia se'n vaja, millor per a tothom".

'Off-shore'. Una situació que contrasta amb

la dels ports de Tarragona i Barcelona, on els plans d'emergència interior són provisionals. El de Tarragona, port industrial en què el nucli fonamental de mercaderies que s'hi manipulen el constitueixen productes petroquímics —el moll Catalunya és el més gran de la Mediterrània—, que data del 91, es troba, segons Lluís Borràs, cap de Seguretat del port, "pendent d'aprovació per la Junta de Ports de l'estat". En la memòria dels tarragonins hi ha encara l'accident del buc danès *Robert Maerks* en el pantalà de Repsol, el dia 12 de febrer de 1993. Josep Cosano Cano, president de la federació d'Associacions de Veïns de Tarragona, es lamenta que el Pla de Seguretat Química de Tarragona (Plaseqta) "no funciona; si hi hagués un problema greu no sabríem què fer".

El Pla d'Emergència Intern del Port de Barcelona, segons Joan Coldecarrera, regidor de Convergència i Unió a l'Ajuntament de Barcelona, "encara no està fet, tot i que ha passat un any des que va complir-se el termini de finalització del Pla Provisional d'Emergència; s'està estudiant, segons que ens ha informat el Grup Parlamentari Català, en el Parlament". Coldecarrera creu que la mesura més immediata, a hores d'ara, és la d'"evitar les maniobres dins del port d'inflamables". El regidor de CiU recela que l'any 1996, el gasoducte Alger-Marroc-Península, estiga en funcionament, per això creu que l'alternativa a la concentració de matèries perilloses en els ports "de Barcelona i Tarragona, i que és extensible als de Sagunt, València i d'altres, és la instal·lació de terminals *off-shore*, que són unes plataformes situades mar endins, a unes milles de la costa —a Castelló ja en funcionen dues—, que resten tota la perillositat".

El cas de Mallorca és ben diferent, perquè segons fonts de la organització Greenpeace a l'illa, "des que Palma ja no és, gràcies als plans internacionals de desnuclearització, un port estratègic d'armes nuclears, se'l considera un port net".

Joan Marí