

CONTRA LOS PELIGROS DEL MAR

¿Será Ares el puerto refugio?

16.01.2008 Esta ría del Noroeste se perfila como principal candidata, debido a su gran calado, el "escaso impacto ambiental" en caso de obra y su resguardo de los temporales. Ministerio de Fomento y Xunta apoyan las jornadas que se inician hoy en Ferrol

PATRICIA HERMIDA • FERROL

Una relación de amor/odio tiene Galicia con el mar. Sustenta gran parte de su economía en el litoral. Pero de tarde en tarde, las olas arrastran pesadillas como naufragios o petroleros hundidos. La marea negra del *Prestige*, en noviembre de 2002, supuso el último mazazo a las conciencias. Y ahí reapareció la mitología del superpuerto refugio: un fondeadero para minimizar los accidentes marítimos.

La promotora Superpuertos Ártabros, creada en 2004 con el ingeniero naval Manuel Casal como consejero delegado, promueve la ubicación de ese refugio en la ría de Ares. Y presentará sus argumentos en unas jornadas técnicas que se inician hoy en Ferrol. Según la organización, Ministerio de Fomento y Xunta de Galicia apoyan este debate sobre la nueva infraestructura. Y eso que todavía no se han puesto en marcha los macropuertos de Ferrol (Caneliñas) y A Coruña (Punta Langosteira).

¿Por qué en Ares? La sociedad promotora Ártabros enuncia las siguientes características: su gran calado, el "escaso impacto ambiental" en caso de obra, su resguardo de los temporales y de los vientos, y su función como fondeadero habitual. Ya durante la crisis del *Prestige*, se nombró Ares como posible caladero del barco. Y cuando los mariscadores o las adversas condiciones atmosféricas impidieron el paso de los gaseiros en la ría de Ferrol, se recurrió a Ares para un fondeo temporal.

En la jornada de hoy se analizará la "problemática de la lucha contra contaminación en el mar y la necesidad de un puerto refugio en Galicia". Participarán ingenieros de puertos y navales, y prácticos como el que intervino en las catástrofes del *Urquiola* y del *Mar Egeo*. En representación de Fomento acudirán el subdirector general de Normativa Marítima y el jefe de servicio de Transporte Marítimo. El superpuerto combinaría además el tráfico de mercancías, en una dársena de 8,5 millones de metros cuadrados.

POR EUROPA

Treinta y dos barcos al día peligrosos

Las normativas se estrecharon tras los desastres ecológicos. Pero por Europa siguen surcando mercancías peligrosas, en 32 barcos por día. Según estudios internacionales presentados por Ártabros, en 2020 nuestro planeta necesitará siete megapuertos refugio. Y, entre ellos, uno debería de ubicarse en España.

La promotora afirma que Ares podría convertirse en el segundo puerto de Europa, tras Rotterdam. Movería graneles sólidos, combustibles líquidos, gas licuado, contenedores y vehículos. Para su funcionamiento se alegan razones operativas: podría permanecer abierto las 24 horas, con aprovisionamiento en el fondeadero de la ría sin necesidad de atraque y calados de 24 metros. Tampoco funciona la restricción de mareas como en la ría de Ferrol, donde determinados buques sólo pueden entrar con pleamar.

Por último, se aprovecharían las grandes rutas marítimas fomentadas a partir de 2010 con la ampliación del canal de Suez. Pero Ares también tendría dos puntos en contra: el funcionamiento de otras dos moles portuarias en el Noroeste gallego.

LOS CONDICIONANTES

La repercusión en el ecosistema vecino

Según la promotora, en la zona oeste del puerto hay una pequeña parte dentro de la Red Natura 2000 "que puede desafectarse sin consultar a la UE". El superpuerto sólo podría verse desde una zona poblada: Miño.

¿Qué inversión se necesita en la obra?

Calculan los impulsores una inversión de 1.200 millones de euros. En 2005, la Xunta rechazó el proyecto "porque non

se sustenta en informes fiables, nen financeiros nen de tráfico". Sin embargo, PP y BNG estarán hoy en las jornadas .