

JULIO PEDROSA VICENTE - PRESIDENTE DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO

"No hemos rechazado barcos de mercancías por falta de calado"

CH. GARCÍA/R. GARRIDO - Vigo

Defiende a ultranza la realización del relleno del Areal, como única vía, según sus palabras, para apuntalar el crecimiento económico y el desarrollo del puerto vigués. Se muestra convencido de que las críticas al proyecto se deben al desconocimiento de los datos reales, y afirma que a nadie le gusta hablar de rellenos.

-¿Por qué el relleno del Areal?

-Nos estamos jugando, en el sur de Galicia, el cincuenta por ciento del tráfico de mercancía general por vía marítima, por falta de calados suficientes, y en menor medida por carencia de superficie. Eso hace pensar en alguna solución. Ya en 1998 se hizo una previsión y ahora se han superado con creces aquellas cifras, por lo que es necesario acometer la obra.

-Primero se dijo que hacía falta más calado, luego más superficie. ¿Cuánto más se va a conseguir?

-En estos momentos en los muelles del Areal, que tienen entre ochenta y sesenta años, hay un calado efectivo que está entre los seis y los ocho metros máximo. Este calado no se puede aumentar a base de dragados, que sería una solución más barata y sencilla, pero no es posible. No se puede dragar más porque se vendrían abajo los muelles. Además habría que estar dragando toda la dársena continuamente y el fondo en algunos lugares es rocoso. Por eso, después de muchos estudios, hechos algunos hace años, se decidió que lo mejor era ampliar la línea del muelle del Areal, para llegar a un calado con una cota de entre 11 y 15 metros. Es necesario porque los barcos son cada vez más grandes. Por ejemplo, el número de buques de mercancía general se redujo en los últimos años pero aumentó la cifra de toneladas. La tendencia mundial es a barcos más grandes, por economía de escala.

-¿Y la superficie del relleno?

-La superficie es necesaria para poder mover la mercancía alrededor del muelle. Los barcos, hoy en día, están menos tiempo en los muelles. Las operaciones de carga y descarga deben ser más rápidas. Esa superficie tiene que estar en relación con la plataforma logística de Salvaterra para que las mercancías estén lo menos posible en la explanada. En el Plan Especial del Puerto no está prevista ni una sola nave en esa superficie. Tampoco va a haber concesiones administrativas a empresas en la misma. No queremos que el puerto sea un gran almacén.

-Pero la experiencia de Guixar dice todo lo contrario, hay muchos contenedores almacenados.

-En estos momentos, Guixar, que debía ser la gran terminal de contenedores, no puede serlo porque tiene que acoger barcos de mercancía general que no pueden atracar en el Areal por falta de calado. De ahí que se plantee la ampliación del Areal

y que se haya solicitado que haya una buena red de ferrocarril y de carreteras para que se pueda conectar pronto con Salvaterra. Por eso necesitamos más calado en el Areal.

- Pero en la memoria del Puerto se dice que el calado del Areal está entre ocho y once metros.

-Son datos que no se ajustan a la realidad. Se han hecho dragados durante mucho tiempo; ahora menos porque ya no vierten los colectores de saneamiento de la ciudad. Pero en ningún caso llega a los once metros en esa zona. Otra cosa es que en una memoria, que puede considerarse como una especie de publicidad del puerto, haya algunas cifras que estén exageradas. Los calados reales están muy medidos. Cuando entra un barco de gran calado incluso llega a arar el fondo con las hélices, como bien saben los prácticos, y provocan un problema medioambiental.

-¿Se han rechazado barcos por falta de calado?

-No. De mercancía general no se ha rechazado ninguno. Se están dirigiendo a Guixar, con lo que se colapsa este muelle algunos días y hay buques que tienen que fondear en espera de poder atracar, lo que genera un coste añadido para el armador. Ese es el peligro que corremos, que el exceso de coste provoque que los armadores decidan utilizar otros puertos donde no paguen tanto.

-¿Se ha sentido usted incomprendido cuando ha presentado el proyecto?

-En primer lugar, yo no he presentado nada. Cuando llegué a la Autoridad Portuaria, los trámites ya estaban en marcha con arreglo al Plan Especial del Puerto, que se aprobó en 1998. Creo que el principal problema que ha habido con este proyecto es la falta de conocimiento de los datos reales. Ha habido personas que cuando han conocido la situación han comprendido que es necesario hacer algo. A nadie, y a mí el primero, nos gusta que se hable de rellenos.

-¿Por qué, entonces, se ha llevado este asunto como de tapadillo?

-No. Es algo que se lleva planteando desde hace tiempo y ahora sale a la luz porque el Ministerio de Medio Ambiente ha pedido informes para conocer si es preciso hacer un estudio de impacto ambiental. Nosotros ya presentamos un primer estudio.

-Los expertos han dicho que ese estudio es muy pobre.

-Por ley, nosotros no estamos obligados, en esa actuación, a presentar estudio ambiental alguno. Ha sido una documentación que hemos aportado a mayores, y que nos ha costado dinero, en aras de hacer las cosas bien. El estudio no es bueno ni malo, se aportó a mayores para que el ministerio conozca lo que se va a hacer.

-Pero los científicos de Vigo, donde hay instituciones prestigiosas a nivel nacional, han criticado el proyecto.

-Primero, yo tengo un concepto restringido del término científico. Aquí hay personas que están en puestos de responsabilidad que han sido nombrados para un organismo público, y eso se hace por política y no por conocimientos científicos. Para mí, un científico es Severo Ochoa. Segundo, me ha dolido que se hayan dado opiniones "científicas" basándose en un estudio parcial. No pidieron más datos ni vinieron por aquí. Algún informe de los que se han hecho no es de recibo. Se ha

llegado a decir que es una zona de baño o que hay centollas, lo que es una barbaridad a todas luces.

-¿El director del Oceanográfico o de Investigaciones marinas no son científicos?

-Eso lo tendrán que decir ellos. Para mí, los informes que han hecho y que han enviado a Medio Ambiente no son científicos.

-Su predecesor en el cargo, Juan Corral, dijo públicamente que hay zonas del puerto infrautilizadas.

-Desconozco lo que ha dicho, pero le invitaría a que me dijese, en un recorrido por el recinto portuario, dónde están esas zonas y qué se puede hacer en ellas. En estos momentos no hay áreas vacías en todo el ámbito del puerto.

-¿Cuánta superficie ocupará el relleno, porque no se ponen ustedes de acuerdo?

-No se sabe aún. Pueden ser ochenta mil metros cuadrados o cien mil. Aún es pronto para decirlo.

-Pero el estudio habla de más de doscientos mil metros cuadrados.

-Eso es el máximo que prevé el Plan del Puerto. Los estudios hay que hacerlos sobre el máximo, pero no quiere decir que se vaya a ocupar todo. Creo que con ochenta mil o incluso con sesenta mil metros cuadrados podría llegar para los fines que se persiguen. Creo que no hacen falta todos los metros previstos, desde el punto de vista portuario. Lo que queremos ganar es línea de atraque

-¿El relleno no se plantea en beneficio de algunas empresas y para que el Puerto aumente sus ingresos?

-Cuando hablamos de un muelle público y de espacios público, no se puede decir que es para beneficiar a empresas concretas. Eso será una explanada y de titularidad pública.

-Con el relleno se va a perder longitud de atraque, según los estudios.

-Sí. Pero de nada vale tener más metros de muelle si no puede atracar los barcos. Es cierto que perdemos la "U" del Areal, pero ganamos en calado que es lo que nos interesa. La zona del Areal en cinco años estará vacía. Prefiero tener un muelle que pueda utilizarse aunque sea más pequeño que otro vacío.

-Puede llegar un momento en que se necesite más espacio, ¿habrá más rellenos?

-La alternativa es la plataforma logística de Salvaterra. No está contemplado un nuevo relleno. Por eso es importante conseguir una gran rotación en los muelles, para que los barcos tengan que estar atracados sólo lo imprescindible.

-¿No hay alternativas, no se podría hacer como en otras ciudades que han desplazado el puerto del centro urbano?

-En ciudades en que el puerto ha perdido pujanza se ha podido aprovechar parte de su recinto. Pero las que tienen una auténtica actividad portuaria necesitan espacio para trabajar. Aquí se hizo un estudio para ubicar el puerto entre A Guarda y Baiona, pero se comprobó que saldría muy caro, del orden de 300.000 millones de pesetas. Además ya no sería el Puerto de Vigo sino otra cosa y la opción quedó totalmente descartada por parte de los técnicos.

© FARO DE VIGO, 2002. Todos los derechos reservados