

MENTRES, OS DEPÓSITOS ILEGAIS SEGUEN NA RÍA

Xocas Rubido*

Hai máis de doce anos toda a Ría de Arousa "levantouse" contra a instalación dos Depósitos de Hidrocarburos de Ferrazo (DHF) no porto de Vilagarcía de Arousa, promovidos polas empresas FINSA e FORESA (F-F). Estas pretendían abaratar custes entrando no mercado libre dos derivados petrolíferos e abastecer as súas plantas de coxeración, así como introducirse na venda a terceiros (gasolineiras). Moitas foron as voces que protestaron pola irracionalidade da localización de semellantes instalacións (81.700 m³) no fondo da ría máis rica de Galiza, condenándoa a un tráfico de mercadorías perigosas do que xa temos longa e negra experiencia. En abril de 2006, a sentenza do TSXG ratifica o recurso da Plataforma en Defensa da Ría de Arousa (PDRA) contra as resolucións da Consellería de Industria, que autorizaban os DHF, e acorda anular as devanditas resolucións.

Desta sentenza é importante subliñar parte do seu fundamento xurídico. No terceiro punto establece as súas afeccións: *afecta á interese xeral (industrial, económico, moral e, en especial, na protección da integridade e saúde dos seus compoñentes e o medio ambiente).*

No quinto punto alúdese ao incumprimento de lexislación: *... ditos depósitos non cumpren a normativa ao respecto sinalada no RD 886/88 de 15 de xullo sobre prevención de accidentes maiores sobre substancias perigosas e o RD 950/90 de 29 de xuño que o modifica sobre plan de emerxencia exterior.*

No sexto punto, a sentenza afonda nos riscos dun hipotético accidente: *... caso dunha deflagración daría lugar a un evidente risco para a vida, a integridade, a riqueza ecolóxica e turística, e veríase afectada toda a Ría pola conseguinte contaminación.*

No noveno e décimo punto do fallo xudicial, o Tribunal é, se cabe, máis explícito e contundente: *... o tema céntrase en que a súa instalación, se ben non se trata dunha planta petroleira, ten a súa incidencia sobre un perigo potencial para a vida e integridade física dos habitantes (152.000) da zona e bens (edificios, bateas, etc.), así como en efectos sobre o marisqueo e desenvolvemento turístico pola súa localización nunha zona eminentemente paisaxística e privilexiada. No décimo, alúdese á responsabilidade da Xunta: "... cabe falar dun incumprimento da Directiva 85/337 art. 2.1 y 4.2 en canto tanto pola súa natureza, alta frecuencia de sinistralidade ou letalidade, polas súas dimensións, 80.000 metros cúbicos de produtos petrolíferos, como pola súa*



Depósitos do Ferrazo na ría de Arousa.

localización a menos de 1.200 metros do casco urbano de Vilagarcía e en pleno corazón da Ría de Arousa, (...) polo que se incumpriu dita normativa comunitaria e a súa revisión ou control pola Comunidade Autónoma para evitar un posíbel efecto dominó en caso de sinistralidade".

Ante esta sentenza do TSXG, cunha argumentación xurídica contundente, as empresas F-F deciden recorrer ao Tribunal Supremo que acorda desestimar integramente todos os motivos de casación esgrimidos por F-F contra a sentenza do TSXG. Polo tanto, desde mediados de 2009 a sentenza do TSXG é firme e nós comezamos unha nova etapa desta loita: intentar que se execute a sentenza sen desvirtuar o seu contido.

Inmediatamente despois, en decembro de 2009, comezan as manobras das

empresas en convivencia coa Xunta de Galiza para evitar a execución da sentenza. Inician os trámites para realizar a Avaliación de Impacto Ambiental (AIA), requirimento que os tribunais de xustiza consideran imprescindible formular antes de executarse o proxecto. É obvio que o que pretende facer a Xunta é preparar a legalización da licenza, máis que dispor o cumprimento da sentenza. A Administración está actuando de costas ao TSXG, encargado da execución, iniciando e resolvendo unha AIA sen o coñecemento do tribunal. A mesma Xunta que nos anos 1997-2000 apoiara decididamente o proxecto, da man de Manuel Fraga -amigo da familia que ten o control de F-F-, volta agora a colaborar para a súa legalización, pasando por riba dos tribunais de xustiza e dos intereses da maioría da sociedade arousa. Porén, é sabido que a rea-



Panorámica da ría de Arousa.

lización da AIA está pensada no carácter previo á execución da obra, non unha vez que xa está feita, pola razón obvia de que moitas veces o contido da AIA pode levar a que o único viábel sexa a "alternativa cero", é dicir, non executar o proxecto.

Cómpre lembrar tamén a xurisprudencia do Tribunal Supremo que indica que en canto a actuación da Administración non se dirixa, en si mesma, a executar nos seus propios termos o fallo, senón a unha regularización da situación declarada ilegal, estará infrinxindo o disposto na lei.

Asemade, os principios de cautela e de acción preventiva forman parte das bases da política da UE no ámbito medioambiental de conformidade co seu Tratado de Funcionamento¹. Estes principios que animan ao procedemento

da AIA subvértense ao aplicalos a un proxecto executado.

Da xurisprudencia do Tribunal de Xustiza da Comunidade Europea tamén se desprende que os termos "proxecto" e "construción" empregados na Directiva relativa á avaliación das repercusións de determinados proxectos públicos e privados sobre o medio ambiente² fan referencia á realización de obras antes inexistentes ou á modificación de obras xa existentes, respectivamente. Por tanto, a renovación dunha autorización non pode ser cualificada nin como "proxecto", nin como "construción".

En resumo, non é posíbel nin admitir a trámite a solicitude de AIA de F-F, nin realizar unha Declaración de Impacto Ambiental positiva, en tanto non se decreta executada a sentenza do TSXG.

EXECUCIÓN DA SENTENZA

Tres anos despois de que sexa firme, seguimos pendentes da execución da sentenza e da Declaración de Impacto Ambiental. Unha realidade surrealista agravada pola lentitude da Xustiza, que xera indignación na cidadanía.

Mentres, o tráfico de mercadorías perigosas continúa circulando pola ría de Arousa. Na actualidade non existe ningún sistema de cobertura de radar que evite as colisións de mercantes³ coa flota pesqueira. A calidade do tráfico na Ría é moi deficiente. No ano 2005, o 51% dos buques que entraron no seu interior tiñan máis de dez anos; no ano 2006, o 38% e en 2008, o 34%. Tamén houbo un vertido de fuel ao mar procedente dos DHF que chegou a Carril⁴, vertidos que se observan periodicamente na rada portuaria⁵.

Mentres, continúa o almacenamento de 81.700 m³ de produtos inflamábeis á beira de núcleos de poboación densamente poboados: a edificación de uso residencial máis próxima aos depósitos dista menos de 150 metros, e o solo clasificado como núcleo rural dista 170 metros do complexo petroquímico.

Notas:

1. Versión consolidada do Tratado de Funcionamento da Unión Europea (2010/C 83/01).
2. Directiva 85/337/CEE do Consello, de 27 de xuño de 1985.
3. Informe do M^o de Fomento sobre a abordaxe. Comisión Permanente de Investigación de Sinistros Marítimos. Colisión entre os buques mercantes Lima e Aures na entrada ao Porto de Ribeira (10/08/2000).
La Voz de Galicia, edición de Arousa (17/12/2008). Incendio do buque mercante chipriota Doxa (15/12/2008) resultando un tripulante morto e 8 intoxicados; o buque de 25 anos de antigüidade estaba fondeado nas proximidades do porto de Vilagarcía e fora inspeccionado había unha semana por Capitanía Marítima de Vilagarcía sen atoparse irregularidades.
4. La Voz de Galicia, edición de Arousa (20/04/2004). Unha fuga de 800 kg de fuel dos depósitos de FINSA chegan ao paseo marítimo e aos parques de cultivo de Carril.
5. La Voz de Galicia, edición de Arousa (24/10/2010). Vertido de gasóleo na praia e viveiros da Concha.

* Xocas Rubido é o presidente da Plataforma en Defensa da Ría de Arousa.