

# PETROVIGO

## UNHA NOVA AMIAZA A CALIDADE AMBIENTAL E AO DESENVOLVIMENTO ECONOMICO

por **Manuel Gómez Valverde**  
Licenciado en Ciencias Químicas.

É sabido que o ecosistema marítimo terrestre que presentan as rías galegas é sumamente rico para a cría e reprodución de especies mariñas de todo tipo, sendo este destino o que sen dúbida xenera maior riqueza. E aínda está hoxe lonxe de chegar ao seu pleno desenvolvemento, xa que se ben é certo que temos unha importante implantación no sector marisqueiro, noutros sectores incipientes de cultivos mariños inda se está nunha fase de investigación cualitativa e nalgúns casos semicuantitativa. Estes sectores son as chamadas «granxas de peixes», e teñen diante de si un esplendoroso futuro, necesitado ao igual que as explotacións marisqueiras non só augas cada vez mais limpas senón tamén a certeza e seguridade de que no futuro estas sigan así.

Xa se ten falado e escrito moito sobre os ecosistemas especiais nas nosas rías, e a súa

difícil rexe-neración. Case-que todas elas (e en particular a de Vigo) presentan un canal de entrada no sudoeste que recorre o contorno das rías saíndo pola boca norte, recollendo antes as augas doces do río ou ríos que desembocan na ría, sendo tan sensibles que a veces a moita presenza de auga doce ou arrastres por incendios ten xerado baixas de salinidade e mortandade nos cultivos.

Pois ben a este delicado hábitat sáenlle novos inimigos, como son os recheos, vertidos urbanos sen depuración e implantacións industriais inadecuadas, que xa deterioraron indebidamente as nosas rías e as seguen a deteriorar. Unha destas últimas implantacións é unha empresa de servizos de aprovisionamento de produtos petrolíferos en xeral que se quere montar na ría de Vigo, xusto na entrada do xa citado canal da ría nos terreos que a zona franca da cidade olívica ten no chamado recheo de Bouzas, zona anegada ao mar enfronte deste populoso barrio mariñeiro que antano posuía xusto neste recheo uns importantes bancos marisqueiros. A dita empresa é nin mais nin menos que PETROVIGO.

**O MODELO ECONÓMICO PARA A RÍA DE VIGO DEBE BASEARSE NO FOMENTO DA PRODUCCIÓN DA PROPIA RIQUEZA DA RÍA E DE TRANSFORMACIÓN DOS PRODUCTOS... MESMO SERÍA ALTERNATIVA A PETROVIGO UNHA EMPRESA ENCARGADA DA LIMPEZA DA RÍA.**

## PETROVIGO E AS ALTERNATIVAS DE DESENVOLVIMENTO

Desde o primeiro día que houbo noticia da súa posible implantación non parou a polémica, só sepultada na campaña electoral. Para os promotores é necesaria a súa implantación para o que chaman un rexurdir económico e industrial do porto de Vigo, pero para os sectores industriais do sector marisqueiro e cultivos mariños xa implantados, chove sobre mollado, xa que lembran moi ben o caso Polycomander na propia ría viguesa, (que aínda garda restos deste desastre), ou os Cason, Urquiola e Mar Exeo na zona norte. Debates e manifestos, culminaron nunha manifestación o día 9 de outubro pola Beiramar viguesa até o propio recheo de Bouzas, convocada pola PLATAFORMA PARA A DEFENSA DA RÍA DE VIGO.

O debate Petrovigo non pode ser só CONTAMINACION SI - CONTAMINACION NON, aínda que este non quede excluído. O debate principal céntrase no tipo de modelo económico que se deseña para Galiza e en concreto para a ría de Vigo.

O modelo no que xa nos movemos é un modelo dependente economicamente, derivado das concesións do goberno español no tratado de adhesión a CEE, en materia de pesca, acuicultura, etc., afectando os nosos caladeiros e a nosa industria conserveira, que se ven paulatinamente abocados ao abandono da produción para pasarse ao sector servizos, único xa case papel

que nos deixa xogar a CEE, quedando o noso país nun plano subsidiario dedicado ao sector terciario e ao turismo. Como exemplo deste deseño surxe Petrovigo empresa de servizos marítimos (fornecemento de produtos petrolíferos), con apenas produción de postos de traballo, con risco de contaminación e eliminación de produción marisqueira, que para mais inri preten-

de instalarse en zona Franca para ter beneficios fiscais, sen ser unha empresa de interese xeral, sendo competencia desleal a outros competidores no fornecemento de combustíbeis.

O outro modelo económico contraposto a este sería o de fomento da produción da nosa riqueza da ría e exterior a ela, con formación de empresas do sector primario acorde cos nosos intereses como pesca, marisqueo, conserva, etc., fomentando empresas no sector servizo derivadas destas, como empresas de comercialización ou por dar un exemplo alternativo a Petrovigo, unha empresa encargada da limpeza da ría que crearía os mesmos postos de traballo e que podería acollerse aos fondos da CEE servindo de apoio aos sectores productivos, así como aos turísticos coa limpeza de praias e aproveitamento das algas para industria farmacéutica.

## O PROXECTO PETROVIGO

En canto ao proxecto Petrovigo para aprovisionamento de combustíbeis aos barcos parece admitirse que se pasaría dun suministro de 115 barcos/ano de pequeno rexistro (inclúense butaneiros), a uns 60 barcos/ano, número que Petrovigo dá como positivo. Sen embargo, pásase a un TRB (Rexistro bruto



## O DIQUE DE ATRAQUE TERÍA QUE SER FEITO CUN NOVO RECHEO.

total) de 75.000 a 100.000 Tm. co cal aumenta mais de 5 veces a tonelaxe o que implica que en caso de accidentes como o do Mar Exeo este sería de dimensións considerabeis.

Petrovigo pretende nunha extensión de 40.000 m<sup>2</sup> facer unha instalación para 50.000 Tm. en primeira fase e caseque 100.000 Tm. nunha segunda fase, en tanques que van de 2.000 a 7.000 m<sup>3</sup> (15 metros de altura), nos que terían gasolinas, gas oil, fuel oil, aceites, lubricantes, auga, etc.

A toma dos buques para carga e descarga faríase nun pantalán en T. de 200 por 170 m. orientada ao norte nunha zona de isóbara de 20m de profundidade, con fondos rochosos onde pretenden apoiar pilotes.

O dique de atraque do que non se dispoñen de datos, tería que ser (debido as correntes mareales e corrente da ría nesa zona e orientación exposta a grandes tensións) feito cun novo recheo porque necesitaría unha boa cimentación.

No proxecto admítense operacións de atraque de especial perigosidade ate o punto de ter que presentar solicitude por escrito para a súa concesión o cal implica que na zona de atraque e en determinadas condicións a presión sufrida polos amarres e as mangueras é elevada. Eles afirman neste punto que estas medidas certifican a total seguridade, pero non cabe dúbida que as tales medidas, son debidas a presenza de riscos.

No referido informe arguméntase que a limpeza de sentinas que se ven facendo nos FONDEAMENTOS CLANDESTINOS en calquera das rías galegas estaría canalizada por Petrovigo. Cáese sen embargo na contradicción cando mais tarde se admite no proxecto «o uso de barcasas búnker que farían o suministro noutros puntos da área portuaria ou fondeamentos incluso en alta mar» (informe Lloyd's). ¿En que quedamos?,

¿Os demais non o poden facer, eles si?. Ademais se o fondeadoiro fose o das illas Cíes estarían alterando un Parque Natural. E tamén a zona menos contaminada da ría e de maior potencialidade pesqueiro-marisqueira.

A empresa menciona no informe como de máxima im-

portancia para Vigo, a entrada de buques que se suministrarían de víveres, auga, farían reparacións, cambiarían dotacións, etc. Todo isto o tiran pola borda ao admitir o suministro en alta mar, ou en días de temporal no fondeadoiro das Cíes. ¿Cales serían estes beneficios para Vigo?

## ALGUNS ASPECTOS DO IMPACTO AMBIENTAL

Un aspecto controvertido no proxecto é a carga ou descarga vía terrestre, que parecen admitir para suministro a pequenos buques, pero que no proxecto unicamente falan de camións cisterna pola parte de arriba. Polo tanto isto implica descarga, de produtos petrolíferos con saída da zona Franca (esta operación tería que pagar aranceles, pero non se fala nada deste tema). A operación faríase en camións ate un máximo de 50Tm tendo o parque unha capacidade para 11 vehículos. Isto daría un aumento de tránsito de camións en vías urbanas que supón os seus riscos e inconvenientes.

No proxecto de Newton Enxeneiros sobre Petrovigo, admítense pequenos vertidos en terra debido ás conexións. Na práctica nos diques de atraque de zonas petrolíferas como o de Barrie de la Maza na Coruña non poden evitar pequenos vertidos no mar que se van acumulando e que contaminan unha grande área da zona de atraque que logo se expande. Isto aplicado a zona de atraque de Petrovigo significa que a contaminación sería levada a toda a ría debido a que os diques estarían en plena corrente de entrada á ría.

O tema dos lodos (que sempre quixeron ocultar) fica dúbido. Parece admitirse a eliminación vía terrestre, e non falan para nada do seu tratamento posterior.

Nos medios de comunicación din que se trata de combustibles non explosivos, pero no informe pódese ler claramente «as tuberías de gasolina e gasóleos non estarán calorifugadas» sendo a gasolina un combustíbel explosivo.

En resume, que aínda admitindo unha pequena contaminación (que non existen garantías de que fose certo) esta viría a aumentar a xa existente, cando o que realmente é necesario é preservar para o futuro e mesmo recuperar a calidade ecolóxica da ría.

Pero o problema mais grave é a potencialidade do gran accidente... polo aumento de petroleiros e buques en trasiego co cal en días de inverno poden reproducir un accidente do tipo do Mar Exeo, non quedando excluídos outros de tipo catastrófico que afectarán directamente aos combustibles almacenados. Petrovigo é polo tanto unha instalación de ALTO RISCO. ■

**VERTIDOS A TERRA,  
VERTIDOS AO MAR,  
XENERACIÓN DE LODOS,  
ALMACENAMENTO DE  
SUSTANCIAS  
EXPLOSIVAS, TRÁNSITO  
DE VEÍCULOS CISTERNA  
EN VÍAS URBANAS,  
CONFORMAN O IMPACTO  
AMBIENTAL AO QUE SE  
VEN A SUMAR A  
POTENCIALIDADE DO  
GRANDE ACCIDENTE.**

