

PRIMERAS JORNADAS TECNICAS sobre:

# **EL SUPERPUERTO Y REFUGIO DE GALICIA**

Ferrol, 16, 17 y 18 de enero de 2008

Auditorio del FIMO (Feria Internacional de Muestras del Noroeste), Punta Arnela-La Malata, S/N

## **1ª jornada (16 de enero de 2008): “LOS PUERTOS REFUGIO A DEBATE”**



Mesa 4ª de las jornadas

## El marco político



Moderador: **D. Alejandro Langtry Cainzos** - Presidente de la Confederación de Empresarios de Ferrol (CEF)

### INVITADOS:

- BNG:** **D. Manuel Rodríguez Doval** – Miembro de la Executiva Comarcal del Bloque Nacionalista Galego y Concejel del Ayuntamiento de Ares.
- EG-IU:** Sin concretar.
- IF:** **D. Juan José Fernández García**, Presidente de Independientes por Ferrol, Ex Conselleiro de Economía de la Xunta de Galicia, Ingeniero Naval.
- PP de G:** **D. Juan Manuel Juncal Rodríguez** - Presidente del Partido Popular de A Coruña y concejal del Ayuntamiento de Ferrol, Ex Alcalde de Ferrol. Economista.
- PS de G-PSOE:** **D. Xavier Carro Garrote** - Diputado del Partido dos Socialistas de Galicia por la provincia de La Coruña.
- TG:** **D. Juan Gato Díaz** – Coordinador Xeral de Terra Galega y Alcalde de Narón.

A pesar de estar invitados los representantes de todos los partidos con presencia en la zona, solamente se presentaron los del Partido Popular de Galicia (PP de G) y Bloque Nacionalista Gallego (BNG). Alguno de los no presentes comunicó que desconocía las particularidades de los puertos refugio y otros que preferían no pronunciarse políticamente sobre el tema en momentos de precampaña electoral.

## **18,00 PROPUESTAS POLITICAS SOBRE EL PUERTO REFUGIO DE GALICIA (1)**



**D. Manuel Rodríguez Doval** – Miembro de la Executiva Comarcal del Bloque Nacionalista Galego (BNG) y Concejel del Ayuntamiento de Ares.

De acuerdo con el orden alfabético de los partidos, tomó la palabra el Sr. Rodríguez Doval en nombre del BNG. Comenzó diciendo que Galicia necesitaba un puerto refugio y eso no era cuestionado por nadie. Pero que *“a idea de Ártabros non é un porto refuxio, senón una macroinstalación portuaria de iniciativa privada coa excusa do porto refuxio”*, y aseguró que *“é mais virtual o porto Ártabros que Navantia Fene volva a construción civil”*. Añadió que el proyecto Ártabros respondía a un debate *“de hai vinte anos”*, porque recordó que en la actualidad se están ejecutando las dársenas exteriores tanto de Ferrol como de A Coruña. Además, en un radio de 25 kilómetros existen cinco grandes instalaciones portuarias: Interior de Ferrol, exterior de Ferrol, Forestal del Atlántico-Reganosa, interior de A Coruña y exterior de A Coruña.

Por otro lado, dijo que el tramo de costa previsto para la construcción del puerto Ártabros está catalogada como zona de protección paisajística por el ayuntamiento de Ares. Por lo tanto afectaría al impacto visual y al turístico, y duda que con esta calificación sea admitida su construcción por la Xunta de Galicia. Reconoció que la ría de Ares es el fondeadero histórico habitual de Galicia y de todos los barcos que pasan por las costas gallegas.

Continuó diciendo que además *“se descoñece”* la aportación privada del Superpuerto y Refugio Ártabros, toda vez que aspira a una subvención europea del 85%. Una iniciativa que solicita tantas subvenciones está *“condenada ao fracaso”*, especialmente ante las dificultades del Gobierno para financiar otras actuaciones públicas como las conexiones del puerto exterior de Ferrol o su ampliación. *“Agora necesitamos que Caneliñas dispoña dos accesos axeitados e da súa segunda fase”* y que esta ha de ser la prioridad de la comarca.

### Intervención de un asistente a las jornadas

*Según su intervención es necesario un puerto refugio en Galicia, al igual que manifiestan otros políticos que no lo cuestionan, pero nunca dicen donde. Aquí se está presentando la única propuesta existente sobre un puerto refugio en Galicia y se niega la mayor por parte del BNG, con multitud de excusas que no están ni fundamentadas ni razonadas. El caso es entorpecer para que no se acepte ninguno y seguir sin hacer nada, al igual que con los lugares refugios que se mantienen en el oscurantismo total. Estas actuaciones políticas se parecen, tanto en el fondo como en la forma, a los modos y maneras de actuar de la etapa autárquica.*

*A los empresarios y público aquí presentes nos sorprende que todavía haya ciertos políticos que mantengan una posición estatista, contrariamente a las directrices y recomendaciones de la UE. Su desconocimiento del mundo marítimo-portuario y de las nuevas tendencias mundiales, les lleva a decir cosas fuera de toda lógica y muy caducas, ya que recuerdan las viejas teorías de los años 80 cuando se debatían las privatizaciones. Aunque tampoco debería extrañarnos porque la comarca de Ferrol ha vivido a lo largo de su historia del sector público, y salvo unas pocas y honrosas excepciones, la poca actividad privada existente depende del Estado, relacionada con el ámbito militar o con los astilleros públicos. Decirle que las empresas que se han privatizado no están actuando peor que cuando eran públicas, a revés han crecido fuertemente y están generando mucha riqueza en este país (véase Telefónica, Repsol, etc.). Mucho más que cuando eran públicas.*

*Por otro lado, Ud. sabe que una calificación urbanística de un ayuntamiento es de menor rango que una nacional. Por lo tanto, si el Ministerio de Fomento lo aprueba, la calificación municipal quedaría superada e inservible. Sí decirle que cualquier obra plantea problemas ambientales, o es que acaso los puertos exteriores de Ferrol y A Coruña no presentaron mayores impactos ambientales que el que plantea Ártabros.*

*Todavía nos sorprende más que el representante del BNG confunda "Project finance" (financiación mediante el sistema de inversión a cargo de beneficios futuros) con subvenciones europeas. Con este nivel político poco se puede debatir. Un puerto refugio debe ser rentable para poder sobrevivir, puesto que las administraciones no pueden sostener indefinidamente medios e instalaciones que únicamente serán utilizadas puntualmente en caso de riesgo de un buque. La única forma de que un puerto refugio pueda perdurar es que sea rentabilizado mediante el tráfico de mercancías, al igual que se hace en países como Australia.*

### Intervención de otro asistente a las jornadas

*Su intervención se ha ajustado a las viejas teorías de años atrás, porque no estamos hablando de un puerto privado sino de una concesión otorgada al sector privado que la explota a cambio de la inversión que realiza. Al cabo de los años de concesión revierte al Estado.*

*Por otro lado Ud. está hablando de problemas ambientales y sin embargo ha consentido y está consintiendo todo en los puertos exteriores de Ferrol, A Coruña y Forestal del Atlántico-Reganosa. Yo, que vivo en Madrid, leo continuamente en la prensa nacional y veo programas de TV sobre multitud de manifestaciones contra Reganosa (promovidas por un comité ciudadano de la zona) y Langosteira (a los pobres pescadores les han quitado su sustento). Sin embargo, Ud. defiende ambas obras y ataca otra que apenas plantea problemas. La verdad es que no se entienden sus razonamientos al utilizar distintas varas de medir. ¿Acaso no es impacto paisajístico sacar fotos en la ría de Ares con los barcos fondeados?. ¿O en la ría de Ferrol con los tanques de Reganosa al otro lado de la ciudad?.*

### Intervención de otro asistente a las jornadas

*La opinión del representante del BNG va contra las directrices de la UE, que propugna que la iniciativa privada sea la que participe y promueva la mayoría de las grandes infraestructuras europeas. Es más, considera que no se debe acometer sin dicha participación y a ser posible enteramente ser de carácter privado.*

*Un gran puerto en Galicia ha fracasado anteriormente por los problemas localistas, tal y como manifestó recientemente a los medios de comunicación el ex presidente de la Xunta, el Sr. Fernández Albor. En este caso la historia se está repitiendo. En cuanto a la existencia de muchos puertos en la zona, Ud. habla por hablar y refleja su desconocimiento de lo que son los grandes puertos. Le invito a que se dé un viaje turístico al puerto de Róterdam y vea como a lo largo de 45 Km. a ambos lados del río hay varias terminales independientes bajo el mismo clúster (Autoridad Portuaria de Róterdam). Para hablar es necesario tener conocimiento de causa.*

*En cuanto a las mercancías, este proyecto viene respaldado por muchas empresas con mercancías. Aquí hay empresas que a lo largo de estos tres días expondrán sus conferencias de respaldo a un proyecto que solamente ciertos políticos se oponen. Empresas muchas de ellas situadas entre las primeras del mundo en los diversos ámbitos. De todas formas los puertos del Mediterráneo se les está autorizando expandirse sin tener ni siquiera asegurada una tonelada de carga, solamente sobre la base de las mercancías de tránsito. O también el caso de Algeciras que era una bahía desierta hasta que se construyó un puerto hub, y hoy es una de las zonas más ricas de Andalucía. Luego parece que el problema político radica en los gallegos que no sabemos negociar con el Gobierno Central.*

### Intervención de otro asistente a las jornadas

*Recordarle al representante del BNG que aquí no vendrían las empresas si no vieran una oportunidad. No vendría la número tres del mundo en contenedores ni la primera de España en transporte de vehículos. ¿No será que los gallegos las asustamos con nuestros problemas y al final se van a otras regiones?.*

### Intervención del Secretario Comarcal de la Confederación Intersindical Galega (CIG)

*Mucho defender el puerto exterior de Ferrol y Reganosa, pero que pasa con los pescadores y mariscadores de la ría de Ferrol. ¿Le preocupa eso al Sr. Doval del BNG?.*

### Intervención de otro asistente a las jornadas

*Que pena que los ferrolanos no sepamos valorar lo que supone un gran puerto y refugio para Galicia y Ferrol. Estamos hablando de un servicio también para Europa porque la mayoría de los buques que pasan por nuestras costas son de propiedad europea.*

*Por otro lado, los accesos del puerto exterior de Ferrol estarían terminados con la cuarta parte de los dineros que se han enterrado en el puerto exterior de A Coruña, sin contar con el saco sin fondo que supondrá hasta que se termine.*

## 18,00 - PROPUESTAS POLITICAS SOBRE EL PUERTO REFUGIO DE GALICIA (2)



**D. Juan Manuel Juncal Rodríguez** - Presidente del Partido Popular de A Coruña (PP de G) y concejal del Ayuntamiento de Ferrol, Ex Alcalde de Ferrol. Economista.

A continuación tomó la palabra el Sr. Juncal, considerando que Superpuerto y Refugio Ártabros “*es una posibilidad que existe*”, y que “*una iniciativa de este calado tendría que analizarse en profundidad*”. Apuntó que en plena precampaña electoral “*una cosa es debatirlo y otra pronunciarlo*”, aunque “*si hay socios que sean capaces de financiar esta actuación y hacerla rentable, el Partido Popular no la rechaza*”. No rechaza ninguna inversión privada, siempre y cuando cumpla con las normativas correspondientes.

Dijo que el análisis y la decisión corresponden al Ministerio de Fomento y que por lo tanto es quién debe responder a la demanda de un gran puerto y puerto refugio, y por ende a este proyecto. Recordó que un puerto refugio no es rentable y que debe rentabilizarse con el tráfico de mercancías, en dicho sentido la idea del proyecto Ártabros parece la adecuada. Finalizó diciendo que todos quieren un puerto refugio pero no en su zona, tal y como hizo D. Francisco Vázquez (ex alcalde de A Coruña) que no admitió la entrada del Prestige en el puerto herculino. Finalizó añadiendo “*tengo la incógnita del impacto ambiental de Ártabros porque desconozco a que podría afectar*”.

### Intervención de un asistente a las jornadas

*A los empresarios y público presente nos parece una intervención más prudente y razonable que la del representante del BNG, quedando claro que si hay financiación el Partido Popular no la rechaza, toda vez que el impacto ambiental es bajo en comparación con otras dársenas que se están construyendo tanto en Galicia como en el resto de España.*

## OTRAS OPINIONES SOBRE EL DEBATE POLÍTICO DE LAS JORNADAS

### Mail de un asistente a las jornadas

*Asistí hace algunos días a unas Jornadas técnicas acerca de una idea planteada sobre un Superpuerto Refugio en la ría de Ares (de carácter privado), que me pareció muy interesante. Entre los conferenciantes había gente muy preparada y conocedora de los tráficos mundiales y locales de mercancías de todo tipo. La duración de las conferencias fue muy extensa, durante tres días mañana y tarde, pero el programa no tenía desperdicio, y valió la pena, tanto por el contenido como por los ponentes asistentes. Un lujo para Ferrol, o más bien diría yo una pérdida de tiempo (por el sitio, a quién se trató de exponer, y de una eficacia tanta casi como si las conferencias fueran a darse a una residencia de la tercera edad).*

*La asistencia fue muy escasa (como era de esperar por lo que digo anteriormente), a pesar del tema presentado, pero hay que achacarlo que tanto nuestros políticos, como el pueblo que los sustentan todo lo que sea innovación y no sea inversión pública no interesa, y si no ahí tenemos el último ejemplo de la propuesta de privatizar o ceder Astano para fabricar barcos ante la gran demanda que en el día de hoy existe; se prefiere mantener la zona en el marasmo de atraso que cada vez la aleja más del resto de la nación desarrollada. ¡Y que nuestros hijos se vayan a trabajar fuera!.*

*Entre la prensa tampoco se hizo gran despliegue, solamente apareciendo noticias en una esquina del periódico o una mera nota de prensa distorsionadas tales como La Voz de Galicia, en la que se destacan los aspectos negativos de las conferencias y nada de los positivos, que han sido casi todos, véase ejemplo: “Escaso apoyo político para el «superpuerto» de Ares”, o este del día siguiente, en que en una pregunta sobre la retirada de algún transportista acerca de Canelitas, González Laxe indicó que tendría que hacer más propaganda. Laxe recomienda más promoción de Caneliñas, cuando éste ni era, ni fue el tema de su conferencia (muy documentada por cierto, sobre los tráficos marítimos), y que se deduce que en los tiempos actuales los puertos y puertecitos que tenemos en Galicia nos deja fuera de los grandes tráficos marítimos; Y para colmo ya es como cerró la noticia, con una escueta nota concluye el ciclo sobre el plan del puerto refugio en Ares.*

*Tampoco el Diario de Ferrol (diario local), se quedó manco con el tratamiento de la noticia como podemos ver, destacando mucho más que tocó un premio de la ONCE (primera página del día 19/01/2008), que las citadas jornadas con una escueta nota en un extremo de una página interior con el título: “Casal Pita expuso en FIMO su proyecto del Puerto ÁRTABROS”. Cuándo independientemente de quien promocione el Proyecto, ¡Esta sí que sería una lotería para Ferrol y toda Galicia!, para que Galicia pudiese entrar y contar en desarrollo de los tiempos que se avecinan; Y sino quedará más y más deslocalizada de lo que ahora está. ¡Poco tiene Galicia que agradecer a sus políticos y a sus medios de comunicación!.*

*A más abundancia de lo dicho, pongo una noticia y que trae muy preocupado al ex alcalde de A Coruña (seguramente en el Vaticano tiene fuentes de inspiración), y es que Galicia, con todos sus puertos y puertecitos (incluyendo el de Langosteira por él promocionado), queda fuera de los que serán los puertos con que contarán las Autopistas del mar, quedando todos descartados en la primera selección y Vigo en la segunda, tanto es así, que en su última visita a Coruña, mostró su preocupación y lo recalcó en una de sus entrevistas «Puedo tener continuadores, pero no he tenido sucesores» donde deja caer que de lo que deberíamos estar preocupados es de las Autopistas del Mar y no de celebrar centenarios y otras zarandajas; esto es lo que se está cocinando ahora y con una competencia despiadada, y en el futuro próximo conformará el desarrollo de unas regiones frente a otras. Aquí en Galicia, como vulgarmente se dice "a velas vir", y a ver si nos dan una "subvención" por el atraso en que nos encontramos.*

*¡Unha peniña!, por los medios de comunicación que tenemos y los políticos que nos dirigen (que ni se enteran, ni hacen por enterarse de lo que van las cosas), y así nos luce el pelo, cuando lo que deberían de favorecer toda inversión que contribuyese al desarrollo de la Región, cumpliendo las exigencias reglamentarias vigentes. Esto en Cataluña no pasaría, hay otro nivel y están más al día, baste decir que siguen ampliando constantemente sus puertos a pesar que en una distancia de 200 Km. tienen 3 de los principales puertos de España, Barcelona, Tarragona y Valencia. Para ver algo podéis entrar en páginas para ver el buque gigante, que pasa por delante de nuestras narices (las de Galicia), donde podría dejar su carga para redistribuir y recoger con buques "feeder" a otros puertos más pequeños y por tren a los distintos centros de consumo (incluso a la costa mediterránea), ahorrándose tener que llegar a Róterdam (sin tener que pasar por el Canal de la Mancha).*

*Que como es tan obvio por la posición geográfica, tenemos una posición envidiable para redistribuir tráfico marítimo al resto de Europa, y no sabremos aprovecharla. ¿Tendrá que venir "Mr John Smith" o "Mr Chu in Li" a decírnoslo?.*

- *El tráfico de mercancías está aumentando el 10% anual, superando con mucho el desarrollo del PIB de las regiones.*
- *Prácticamente todo el tráfico marítimo europeo pasa por delante de nosotros, a pocas millas, corriendo Galicia con todos los riesgos de cualquier naufragio que un día u otro sucederán (Prestige, etc...) y sin sacar el más mínimo beneficio, si no mas bien corriendo el peligro también de hundirse cualquier pesquero, por colisión o choque contra algún contenedor desprendido (como hace unos días le ocurrió al buque "Cordero").*
- *El futuro del tráfico está en el mar y el ferrocarril (es el que menos combustible por tonelada transportada consume), siendo ya el tráfico por camión el más caro y contaminante (emisión de CO2), que influye en el cambio climático, siendo ésta una de las formas más poderosas para ahorrar emisiones a la atmósfera... si queremos mantener nuestro nivel de vida actual y descongestionar nuestras carreteras.*
- *Que estamos en una economía global ya no hay aduanas que lo pare, y el que ofrezca mejores condiciones se llevará el gato al agua, y evitará las "deslocalizaciones de sus industrias" tal como indicó el representante de PSA (indicando que de seguir así el futuro de la fabricación del automóvil en España cada vez se está presentando mas negro, dado que los costes logísticos aumentan de día en día..., y es ya el segundo coste después de las piezas componentes...).*
- *Que es fundamental para el desarrollo de una región o estado ofrecer costes logísticos y de energía competitivos, a donde acudirán de forma inmediata a instalarse todo tipo de industrias.*

*Artículo del Secretario Comarcal de Unión Sindical de Trabajadores de Galicia (USTG), publicado en gallego en los medios de comunicación, y titulado "El gran puerto Ártabros y el sentido común"*

*La semana pasada asistí a las Jornadas Técnicas sobre el Superpuerto y Refugio de Galicia y tengo que decir que me resultó verdaderamente triste ver el auditorio de FIMO (para 300 personas) prácticamente vacío. Se podría decir que unas jornadas de tres días, mañana y tarde, de miércoles a viernes, no pueden aspirar a convocar a las masas, más teniendo en cuenta la diversidad de aspectos, técnicos, políticos, jurídicos, económicos, etc., que se tocaron y el cartel de conferenciantes, Ingenieros, Profesores de Universidad, expertos y técnicos que los impartieron, pienso que el asunto debería concitar una mayor presencia de ciudadanos y ciudadanas, aunque no fuera más que con asistencia parcial según la preferencia o especialidad de cada quién. Sobre todo porque en este Ferrolño, en el que el más parvo hace relojes, nunca faltará quien critique a diestro y siniestro,*

*cuando suceda una nueva tragedia como la del Prestige, la del Casón o la del Mar Egeo, pongamos por caso se produjera, ojalá que no, un accidente en la planta de Reganosa.*

*Los ferrolanos se quedaron sin escuchar como se están derrochando los dineros públicos en una obra como el puerto exterior de A Coruña que, técnicos como el capitán de la mercante D. Benigno Sánchez Lebón, que era o Práctico Mayor en A Coruña cuando las catástrofes del “Urquiola” y el “Mar Egeo”, aseguran que no podrá estar operativo muchos días de invierno o como el ex presidente de la Xunta de Galicia, D. Fernando González Laxe, señalaba la necesidad de disponer urgentemente de un Puerto Refugio en Galicia. Pero si cabe, las ausencias mas significativas no fueron las de los ferrolanos de a pie que deberían preocuparse por conocer estos aspectos para poder opinar sobre ellos, si no la de los políticos y los representantes de las “fuerzas vivas”, la de los representantes de las instituciones, la de los que se movilizaron por “NUNCA MAIS”, la de los que apoyan o la de los que se oponen a la Planta de Reganosa, la de los que se llenan de orgullo asignando Planes para Galicia y Planes para Ferrol, que solo sirven para salir en la foto.*

*Parecerá que en este Ferrol e inclusive en esta Galicia nuestra, imperan el absurdo y la irracionalidad, imponiéndose sobre el sentido común que debe ser cierto que es el menos común de los sentidos. Pues, ¿como si no, se puede explicar que se dilapiden los dineros públicos –los de todos nosotros- en obras faraónicas como la del monte Gaias sen saber para qué?. ¿La del puerto exterior de A Coruña a sabiendas de que no va a servir?. ¿O se permita la ubicación de una bomba en la ría de Ferrol, sin contar para nada con la ciudadanía y sigamos sin reaccionar?. Realmente no sé si esto se debe al desinterés de la gente o a la mediocridad de quién nos representan. Desde luego esa fue la sensación de la muestra que pasó por el auditorio de la FIMO, el Sr. Juncal y el Sr. Doval representando a dos partidos tan diferentes más, ambos, coincidentes en rechazar el proyecto del puerto Ártabros, del mismo modo que coinciden en apoyar la irracionalidad de situar la Planta de gas de Reganosa en la Ría de Ferrol, con argumentos tan varios como contradictorios. El Sr. Doval además confundiendo “Project Finance” con subvención pública y ambos negando la posibilidad de la localización por razones ambientales, las que no tuvieron sus partidos ningún inconveniente para pasarlas por el arco del triunfo en el tocante a Reganosa, siendo en este caso mucho más graves e incluso ilegales.*

*Pero la mediocridad también alcanza, sin duda a los representantes de los partidos que no asistieron, que se esconden detrás de los hechos consumados para quedar bien y no ser consecuentes: “La de Reganosa no es la ubicación más idónea, pero ya está hecha...” (Irisarri, alcalde de Ferrol) “No estamos de acuerdo con la subida de los salarios, pero tuvimos que aceptarla...” (Yolanda, primera teniente de alcalde de Ferrol). En esta ocasión prefirieron no asistir y así no pronunciarse. Este Proyecto, para mí tan solo tiene un defecto: Que, en lugar de ser propiciado por un grupo privado que tan solo aspira a obtener de las Administraciones concesiones y licencias pero no financiación, pienso que deberían ser el Gobierno Central y la Xunta quién lideraran y apostar por su construcción, buscando, en todo caso, la participación y la financiación privada.*

*El Gran Puerto y Refugio de la Ría de Ares, tiene sentido por su ubicación pues toda mi vida vi a los barcos capear los temporales frente a Punta Coitelada y porque el impacto ambiental, que o tiene sin duda, es mucho menor que el que tienen las obras en Caneliñas o en Punta Langosteira. Tiene sentido por su necesidad, porque si existiera cuando el Prestige o el Casón no hubiera pasado lo de Alúmina y no se hubiera llenado la costa de chapapote, porque el peligro para la población por la manipulación de substancias peligrosas, o en caso de un accidente, sería mínimo y porque la monstruosidad de Reganosa no tendría sentido mantenerla. Y tiene sentido porque serviría para dinamizar la Comarca y crearía empleo, y sobre todo, porque siendo más seguro, grande, operativo, económico, más fácil de construir, etc., es de sentido común.*