

El puerto instalará siete tanques de carburante frente a Huelin para surtir a grandes buques



FRANCISCO JIMÉNEZ

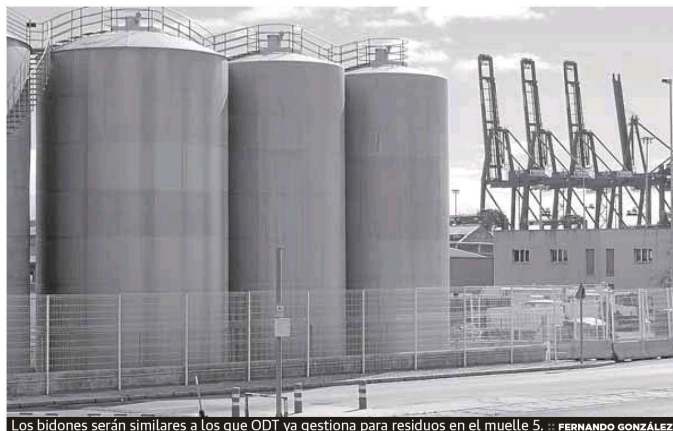
✉ pjimenez@diariosur.es

La 'gasolinera' que promueve la compañía ODT aportará un servicio más para posicionar a Málaga como base de cruceros

MÁLAGA. El último buque que atracó en Málaga para descargar petróleo lo hizo en el año 2000. Ese hito fue concebido como un gran logro para una ciudad que, convencida de que su vocación turística era incompatible con la presencia de petroleros en el puerto y que el futuro pasaba por los cruceros, consiguió primero eliminar en 1995 la zona de almacenamiento que Campsa tenía en Huelin y cinco años después dejar sin servicio los bidones de la avenida Juan XXIII en los que Repsol conservaba los hidrocarburos antes de transportarlos por oleoducto hasta la refinería de Puertollano (Ciudad Real). Pero también fue una losa demasiado pesada para la actividad portuaria, que entonces se reducía al tráfico de mercancías y vio cómo se esfumaba su principal fuente de ingresos, ya que de los ocho millones de toneladas que pasaban por el puerto, seis procedían del petróleo. La conexión con Puertollano se la quedó Cartagena, y bien que le ha va, hasta el punto de convertirse en el primer puerto del país en tráfico de hidrocarburos.

Ahora, con las cuentas también en números rojos por la caída de cruceristas y mercancías en 2013 (397.098 pasajeros y 2,9 millones de toneladas), los hidrocarburos pueden volver al puerto de Málaga en forma de oportunidad para atraer a grandes buques de carga e incluso para incorporar un nuevo servicio a su tarjeta de presentación en su aspiración de convertirse en uno de los puertos-base de cruceros más significativos del Mediterráneo. Será de la mano de Oil Distribution Terminals (ODT), la empresa que promueve la construcción de una planta de almacenamiento de combustible en el muelle 9 (junto a la terminal de contenedores) que permitiría a los grandes barcos que atraen en Málaga llenar sus depósitos de una forma más rápida, con un flujo de 500 metros cúbicos (500.000 litros) la hora y sin necesidad de camiones cisterna, que de momento son la única vía de abastecimiento pese a que su capacidad es bastante limitada (unos 30 metros cúbicos, frente a los 30.000 que necesita un buque).

«El puerto de Málaga lo tiene todo para ser cabecera de línea de cruceros, con el AVE a 5 minutos, un ae-



Los bidones serán similares a los que ODT ya gestiona para residuos en el muelle 5. :: FERNANDO GONZÁLEZ

ro puerto internacional a un paso, una variada oferta turística y una espectacular planta hotelera, pero no se puede pretender serlo si no tienes avituallamiento de combustible porque a un crucero no le merece la pena partir desde aquí si luego el coste del operativo le aumenta un 9% por tener que desplazarse a Algeciras o Gibraltar para repostar, un porcentaje que también es del 7% en los buques de mercancías», afirman desde esta compañía que echó el ancla en Málaga en octubre de 2012 para

gestionar los diez tanques de la explanada del muelle 5 que almacenan los residuos líquidos (principalmente fuel en mal estado) de los barcos que llegan al puerto.

Ahora, además de hacer negocio con los residuos, pretende abrirse camino como suministrador de combustible principalmente para barcos, pero también para las estaciones de servicio de la provincia. «Todos los puertos que compiten con Málaga, incluso el de Sevilla, tienen avituallamiento. Lo que ocurre aquí es como tener una autovía sin gasoli-

neras», remarcan.

El proyecto, que está en su última fase de tramitación administrativa, supondría una inversión íntegramente privada de unos diez millones de euros, con un plazo de ejecución de un año. La actuación consiste en la instalación de siete tanques de unos 14 metros de altura con una capacidad para almacenar 35.000 metros cúbicos de combustible, que se ubicarían en la zona de poniente de la terminal de contenedores (detrás de los containers de graneles), un espacio que sería arrendado a Noatum, la concesionaria del muelle 9.

En principio, se contemplan tres bidones de gasóleo A y otros tres de fuel oil (cada uno de 5.541 m3 de capacidad y unos 14 metros de altura) y un séptimo más pequeño de 1.500 m3 para biodiésel. Este último se destinará a la distribución mediante camiones cisternas a gasolineras de la provincia; según aseguran, a unos precios más competitivos dado que los hidrocarburos llegan directamente por barco sin el 'peaje' de los oleoductos. ¿Y cómo llegaría ese combustible al puerto? Por vía marítima, de forma que el barco atracaría en el muelle y desde ahí sería conectado a un cargadero conectado a

Las diferentes alturas



Tanque de carburante 12 m (dos más bajo tierra)

5 contenedores del puerto 12,5 m

Turismo 1,5 m aprox.

Grúa del puerto 60 m hasta la cabina. 120 m con el brazo extendido

EL PROYECTO

Características

Acción: Construcción de una planta de almacenamiento y suministro de productos petrolíferos (gasóleo, fuel oil y biodiésel).

Promotor: Oil Distribution Terminals, S.L.

Ubicación: En el muelle 9 (terminal de contenedores).

Inversión: Unos 10 millones de euros, de capital íntegramente privado.

Plazo de ejecución: Las obras durarían un año.

Instalaciones

Área de almacenamiento: Tres tanques de gasóleo A, cada uno con una altura de unos 14 metros 5.541 metros cúbicos de capacidad; otros tres tanques de iguales dimensiones para almacenar fuel oil; y otro de 1.500 metros cúbicos para biodiésel.

Cargadero terrestre: Para suministro a camiones cisternas con capacidad para cuatro puestos de carga simultáneos.

Cargadero marítimo: Para opera-

ciones de carga y descarga en los atraques del puerto en el muelle 9 y en el contradique de dicho muelle.

Logística: La infraestructura se completa con las tuberías de interconexión entre tanques y cargaderos; sala de calderas para mantener el fuel oil operativo; equipos de bombeo, 'blending' y aditivación; instalaciones de protección contra incendios; instalación eléctrica; y las redes de aguas hidrocarburadas y de pluviales.

Las instalaciones, previstas en la terminal de contenedores, costarán unos diez millones de euros

Los depósitos tendrían capacidad para almacenar 35.000 m³ de gasóleo, fuel oil y biodiésel

La Autoridad Portuaria ve con buenos ojos la iniciativa, pendiente del visto bueno de la Junta

los tanques en un proceso inverso al que se realizará para repostar.

Seguridad

Ante los posibles recelos que la carga y descarga de hidrocarburos pudieran generar, desde ODT remarcan que se trata de productos petrolíferos no explosivos ni inflamables. Además, inciden en lo exigente que es la legislación en materia de instalaciones petrolíferas para minimizar el riesgo de incidentes. De momento, el proyecto cuenta ya con la calificación ambiental favorable del Ayuntamiento, condicionada al cumplimiento de varios requisitos ligados fundamentalmente a la gestión de residuos, tanto durante la ejecución de las obras como en la fase de explotación. Además, se encuentra actualmente en fase de exposición pública como paso previo al visto bueno que compete otorgar al Servicio de Industria de la Consejería de Economía de la Junta.

Paralelamente, también se mantienen contactos con la Gerencia Municipal de Urbanismo. Aún están pendientes de resolución algunas cuestiones relativas a la altura de los depósitos y su impacto visual, pero desde el Ayuntamiento consideran que los usos previstos «son perfectamente compatibles con el Plan Especial del Puerto». En la Autoridad Portuaria también ven con buenos ojos la posibilidad de contar con un punto de avituallamiento, en la medida de que podría contribuir a atraer cruceros y buques de carga, aunque insisten en que cualquier autorización está supeditada a los informes favorables previos de Junta y Ayuntamiento. Pero ahí no quedan los trámites de inicio de la explotación de las instalaciones, las empresas de este tipo de actividades están obligadas a presentar a la Administración autonómica un informe de seguridad y un plan de emergencia interior.