

Infosa projecta habilitar el transport de sal amb vaixell amb un moll nou badia endins

El projecte, en fase de declaració d'impacte ambiental, respon a la necessitat de no aturar l'activitat salinera quan es trenca el Trabucador

La Ràpita Paula Pedrero

En poc més d'un any, l'empresa salinera Infosa pretén tenir enllestida la construcció d'un moll a l'interior de la badia dels Alfacs per habilitar el transport de sal via marítima. El projecte ja ha estat presentat a la Generalitat i actualment es troba en la fase inicial de declaració d'impacte ambiental, ja que cal fer un estudi per a assegurar-ne la viabilitat i l'efecte a la qualitat de les aigües i a la fauna autòctona, en concret a la població de nacres.

POR D'UN NOU GLÒRIA Arran del Glòria, Infosa viu amb temor l'arribada d'un nou temporal amb efectes devastadors, i que segons els experts seran cada cop més freqüents en l'escenari de canvi climàtic. **"Tenim molt clar que el trencament de la barra serà un tema cada cop més repetitiu, i no podem dependre del bon estat d'aquesta constantment"**, explica Joan Sucarrats, gerent d'Infosa. La ruptura de la barra del Trabucador fa que siga intransitable per als camions, l'única via actual, i Infosa vol assegurar la sortida de la producció de sal en estes situacions.

Amb este objectiu, ja després del Glòria i quan el Ministeri encara no havia decidit si el Trabucador es reconstruiria artificialment, Infosa va començar a dissenyar una possible solució al problema. El projecte incloïa la construcció d'un espigó massís a la part interior de la punta de la Banya, on actualment s'ubica l'antic

moll en runes. Este penetraria aigües endins de la badia dels Alfacs fins al punt que la batimetria -l'estudi de les profunditats marines- permetés accedir a les pontones, un tipus d'embarcació de fons pla emprades antigament com a transbordadors a l'Ebre.

Estos transports marítims, que haurien de poder carregar unes 100 tones de pes -entre dos i tres camions carregats de sal-, requeririen entre dos i tres metres de calat per a poder atracar sense problemes. Això obligaria a allargar el moll entre 800 o 900 metres per a trobar les condicions idònies, atesa la poca profunditat existent en esta zona. Finalment, les pontones permetrien transportar els camions fins al port de la Ràpita.

REDIBUIXANT EL MODEL Ja en aquell moment, la Generalitat no va aprovar esta idea, a l'hegament que esta construcció interferiria en els corrents marins de l'interior de la badia, així com en les poblacions de nacres, i suposaria una ocupació del fons marí molt important. Després d'este primer intent, Infosa ha estat estudiant "la millor opció", que podria ser un espigó amb pas tipus pont, amb passos d'aigua per no afectar la circulació de les aigües; o un pantalà -embarcador edificat sobre columnes o pilars que s'endinsa al mar- amb una carretera elevada sobre una estructura permeable.

"En estos moments tot apunta que la construcció d'un pantalà no serà viable econòmicament, ja que hauria de ser tipus viaducte per a



Imatge aèria d'arxiu de la zona de les Salines.

suportar el pes dels camions", apunta Sucarrats. Un camió carregat transporta unes 45 tones de sal, i cada dia hi transitarien uns 20 o 25 camions. Així, els camions arribarien sobre la pontona des del port de la Ràpita -Infosa negocia també amb Ports de la Generalitat la cessió d'un moll a la zona de Marina Sant Carles per a poder operar des d'allí i, un cop carregats amb la sal, retornarien a la infraestructura portuària rapitenca amb l'embarcació de transport. Sucarrats remarca que este tipus de transport tan sols seria operatiu quan els camions no poguessen transitar per sobre la barra, tal com ho fan actualment.

IMPACTE AMBIENTAL Infosa hauria presentat un avantprojecte amb

les diferents opcions a la Generalitat i actualment la iniciativa es troba en la fase de declaració d'impacte ambiental, que es dictarà en les properes setmanes. Segons fonts de Costes del Ministeri, les administracions "veuen bé esta solució", ja que "donen una alternativa a esta empresa i no els farà dependre del Trabucador, que es troba en una situació d'incertesa constant". Toni Espanya, director general de Costes, remarca que les administracions **"no poden estar refent el Trabucador cada dos o tres anys"**.

Per a agilitzar el procés, Infosa ha contractat un gabinet ambiental que en estos moments està fent l'estudi per a demostrar que no hi ha alteracions en la població de nacres i, si n'hi ha, concretar quines mesures

correctores es prendran. Per altra banda, Ache Cantabria, l'Asociación Española de Ingeniería Estructural, s'està encarregant de la part de dinàmica litoral per a assegurar que la construcció del moll no afectarà la qualitat de les aigües de la badia: els corrents, la temperatura, l'oxigenació de l'aigua... Les previsions de l'empresa salinera són que les obres estiguin enllestides abans de finals d'any, tot i la llarga tramitació administrativa.

UN PERILL PER A LES NACRES

Des de l'IRTA, alerten que la zona del moll és on hi ha gran part de la població de nacres sanes. Este mollusc de grans dimensions està en perill d'extinció per l'efecte d'un paràsit que provoca una mortalitat del 99,9% de les poblacions. A la costa espanyola tan sols en queden exemplars al Fangar, a la part interna de la badia dels Alfacs i a la regió de Mar Menor.

"La construcció del moll aniria acompanyada del trànsit de vaixells, relativament grans, que suposarien un perill per a la població de nacres", explica Patricia Prado, tècnica de l'IRTA. Segons la investigadora, caldrà traslladar moltes de les nacres que habiten a la badia i apunta que **"la construcció tindrà unes conseqüències ambientals i paisatgístiques importants"**. **"El que caldria és protegir el paisatge del Delta, que cada cop es troba en un equilibri més feble, i en lloc d'això volen permetre esta atrocitat"**, conclou. ■