

El Plaseqta afronta la extinción de un incendio en el puerto de Tarragona

El pasado 12 de febrero un buque embistió el pantalán de REPSOL ubicado en el puerto de Tarragona ocasionando un incendio que obligó a activar los planes de emergencia interiores de la empresa y los exteriores de Protección Civil. El accidente se produjo a las 8,47 horas de la mañana, cuando el «Robert Maersk» cargado con 22 mil toneladas de gasolina se disponía a atracar. En una desafortunada maniobra de aproximación rompió una línea de tuberías y se produjo un derrame del líquido contenido en el pantalán que se inflamó posiblemente por las chispas originadas en el mismo choque.

Inmediatamente, la empresa cerró las válvulas del pantalán e inició la primera intervención del equipo de lucha contra incendios. Tras comunicar el accidente a la Unidad de Protección Civil, ésta alertó a los Bomberos de la Generalitat que conjuntamente con siete remolcadores atacaron el incendio, llegando a controlarlo dos horas más tarde y permitiendo la combustión de la nafta derramada para evitar que concentraciones de gases provocaron explosiones. En el momento del choque, se encontraban atracados dos buques que realizaban tareas de carga y descarga. Ambos desatracaron y se alejaron del pantalán.

En coordinación con los planes de emergencia interiores de la empresa, se activó el PLASEQTA (Plan de Seguridad en la Empresa Química de Tarragona) a las 9,00 horas. A partir de entonces, se recogió información sobre la magnitud del accidente. Con una celeridad de minutos, se obtuvieron los primeros datos sobre las posibles repercusiones del incendio. De esta forma, pudo transmitirse a la población el primer mensaje a las 9,26 horas por medio de Radio Nacional en el que se informaba sobre el accidente. El mensaje puntualizaba que no se corría peligro alguno y que la espectacular columna de humo se desplazaba hacia el mar, por lo que no llegaría a producir problemas respiratorios en los barrios colindantes.

Una vez que el fuego estaba controlado, se iniciaron las tareas para combatir la contaminación del líquido derramado en el mar. Durante toda la mañana, lanchas auxiliares se volcaron en cercar las manchas de nafta y alrededor de las 15,00 horas se sumó la ayuda del buque «Catalunya», un remolcador especializado en lucha contra la contaminación marina. Para combatir la nafta se lanzaron cercos que protegieron las playas y se emplea-



ron de forma masiva absorbentes en detrimento de los dispersantes por ser más efectivos. Pese a ello, una parte del producto saltó los cercos por lo que consiguió llegar a una playa próxima. Equipos de la misma empresa iniciaron esa misma mañana la recogida de la arena impregnada por el producto hasta el día siguiente en que se limpió casi por completo. Los trabajos tanto de recogida como de vigilancia no cesaron hasta pasados un par de días para prevenir que aparecieran nuevas manchas, para ello un helicóptero de REPSOL sobrevoló la zona para localizar cualquier foco, por pequeño que fuese, de contaminación.

Conclusiones

En la gestión de la emergencia hubo dos aspectos que, en mi opinión, merecen ser analizados. El comportamiento de las diversas administraciones y servicios y el lugar en el que se produjo.

Durante los últimos años, desde el Gobierno Civil hemos mantenido una constante actitud pedagógica constante, en torno a las situaciones de emergencia que hemos afrontado, y en las relaciones con otras administraciones, provocando momentos no

queridos de malestar o enfrentamientos. De todos modos y a largo plazo creemos que ha sido productiva y que, de manera creciente, vamos compartiendo hábitos y actitudes ante las emergencias. Por ejemplo existe la tendencia de olvidar planes y comportarse improvisadamente, acumulando de forma indiscriminada medios y autoridades en el lugar de la emergencia. No ha sido así esta vez.

El PEE/PLASEQTA está en revisión de acuerdo con el convenio firmado entre la Consejería de Gobernación de la Generalitat de Catalunya y el Ministerio de Interior, según el cual no se producirá el traspaso efectivo de la competencia hasta que sea revisado el texto de acuerdo con el R.D.886/85 y adecuados los medios operativos a las nuevas exigencias. En este proceso se está actualmente.

Durante ese proceso y en las ocasiones de emergencia que se han vivido (fundamentalmente en el atentado del GRAPO al rack de REPSOL el 9/9/90 y la explosión de TDESA el 9/5/92), se ha ido insistiendo en la necesidad de comportarse de acuerdo con los principios establecidos en el plan.

Tan sólo una semana antes del choque del «Robert Maersk» se había presentado en público los resultados de las seis primeras ac-

ciones del convenio, que consisten en la revisión y actualización de estudios tanto para la redacción definitiva del nuevo texto del PLASEQTA, como para los Planes de Actuación Municipal, incluido el estudio de los medios operativos necesarios.

Siempre de acuerdo con la Gerencia de Protección Civil de la Generalitat, se había aprovechado la presentación para convertirla no tanto en un acto público, sino en sesiones de trabajo por grupos. Una sesión con los ayuntamientos, otra con las empresas y otra con los medios de comunicación. Con estos últimos separamos netamente una rueda de prensa inevitable para su tarea informativa, de una sesión de formación. La intención en las tres ocasiones era, una vez más, que empresas, medios de comunicación y las tres administraciones compartiéramos unas mismas nociones sobre el comportamiento en emergencias; que cada instancia tuviera absolutamente clara su posición en el organigrama y las reglas elementales de su comportamiento.

En esta ocasión, teniendo tan recientes esas sesiones de trabajo, se constituyó el CECOPI con la presencia en el Gobierno de la Generalitat, quien se incorporó inmediatamente que tuvo conocimiento por los bomberos. Cuando se le llamó para comunicarle la emergencia y requerir su presencia, ya estaba en camino. El Ayuntamiento de Tarragona reunió a los concejales bajo el mando del alcalde en funciones, y se puso en comunicación con el CECOPI, a la espera de instrucciones. La información llegó así a los ciudadanos desde una única fuente y sin contradicciones, y la coordinación se realizó por las autoridades idóneas desde los lugares adecuados.

Únicamente cabe señalar el incorrecto comportamiento del Complejo Educativo de la antigua Universidad Laboral y de la Asociación de Vecinos de Riu Clar. La gerencia del Complejo Educativo decidió unilateralmente la evacuación de los centros. Se le había pasado toda la información a las 9,20 h., y se le había comunicado que no había ningún peligro, ni en el incendio ni en la columna de humo provocada, pues las condiciones meteorológicas la llevaban en otra dirección. Sin embargo, unilateralmente y sin comunicarlo al CECOPI, la gerencia decidió evacuar el centro. Se hizo improvisadamente, sin poner a disposición de los alumnos los medios adecuados, dejando a su iniciativa el procedimiento de transporte. Así se dio la paradoja justamente denunciada por los alumnos de que se les ordenó la evacuación, pero muchos de ellos debieron pagarse de su bolsillo el autobús.

Algo parecido ocurrió con el irresponsable comportamiento del presidente de la A.V. de Riu Clar, que decidió por su cuenta in-



formar a la población de su barrio. La razón argumentada fue la falta de información por parte del CECOPI, razón absolutamente falsa, puesto que a las 9,26 h. se daba el primer mensaje a través de RNE. Posteriormente otras Asociaciones de Vecinos, inducidas por aquella, publicaron un comunicado exigiendo su inclusión en el CECOPI.

Obviamente esta actitud procede de una confusión injustificada, puesto que se ha proporcionado siempre a las AA.VV. toda la información que han requerido. En esta ocasión, hemos escrito una carta a las AA.VV. explicándoles la situación y la Junta de la Federación de Asociaciones de Vecinos de Tarragona será recibida en breve para comentar de palabra el tema. La confusión está en creer que las AA.VV. son el vehículo para la información y que el CECOPI es algo así como el consejo asesor y no un centro operativo. La carta dirigida a las asociaciones consiste en señalarles con claridad que su interlocutor es el Ayuntamiento, que el modo más directo, rápido y versátil de informar a la población son los radios y no ellas y que el CECOPI es un centro de mando donde deben estar exactamente los que tienen funciones operativas. Es preciso enfatizar que la colaboración de las AA.VV. es, por el contrario, impagable en la gestión del plan fuera de emergencia, sobre todo en las campañas de formación e información, aunque incluso en ese caso, el interlocutor también es el Ayuntamiento.

El segundo aspecto que, aunque brevemente, debe ser analizado es la circunstancia de que la emergencia se produjera en el pantalán y por tanto en zona portuaria. A priori la zona portuaria no está incluida dentro del PLASEQTA por dos razones. Una

porque las emergencias en la lámina del agua, como en esta ocasión, corresponderían en principio al Plan de Salvamento y Contaminación Marítima y por tanto a la Capitanía del Puerto. Segundo, porque un accidente como este es discutible que esté incluido en el 886. De todos modos el CHARM, o procedimiento de cálculo incluido en el nuevo PLASEQTA, puede simular la situación, aunque no incluye ningún supuesto en zona portuaria entre los contemplados como más probables. De hecho el pantalán no es, o sería preciso discutirlo, una instalación industrial ni un almacenamiento en el sentido que definen el 886 y el 952.

Sin embargo, la experiencia ha servido para hacer patente a todos los implicados y de modo principal a la Capitanía del Puerto, que cualquier plan de emergencia química en el puerto de Tarragona debe redactarse a partir del reconocimiento de que existe en tierra un polígono químico con su propio plan y una ciudad para la que el PLASEQTA arbitra ya medios de aviso y autoprotección, pues no es desdeñable desde un plan que afecte al agua, el efecto de la emergencia sobre la ciudad. Además deben contemplarse no sólo los efectos psicológicos de pánico y falta de información, sino la posible incidencia real, por ejemplo, de los humos producidos. Esta evidencia ha de dar lugar a partir de ahora a un trabajo de coordinación entre la Dirección del PLASEQTA y la Capitanía del Puerto. De hecho, ya existe un convenio de colaboración entre la Dirección General de la Marina Mercante y la de Protección Civil.

Ramón Sánchez Ramón
Gobernador Civil de Tarragona