

[Algeciras, la gasolinera entre el Mediterráneo y el Atlántico](#)

Enviado por Soraya González Guerrero el Jue, 03/01/2007 - 00:00

Antetítulo (dentro):

MAREAS NEGRAS / VERTIDO DEL SIERRA NAVA, UNO MÁS EN LA LISTA

Sección principal:

[Global](#)

Cuerpo:

Comparado con el Prestige, el
fuel derramado por el buque
Sierra Nava en la bahía de Algeciras
no es impactante: 10 km de
marea negra frente a los mil gallegos
no llenan los titulares.

“Pero si contabilizamos que en
los últimos años ha habido tantos
vertidos de este tipo o de las ‘gasolineras
flotantes’ que se han
apoderado de Algeciras, el impacto
medioambiental supera al del
Prestige”, replica Antonio Muñoz,
integrante de Verdemar-Ecologista
en Acción. El mayor riesgo
se localiza en el Estrecho, donde
diariamente pueden llegar a pasar
90 superpetroleros. Son 50 los
vertidos en dos años.

Además de emitir gases de efecto
invernadero cuando se queman, los
hidrocarburos producen otro tipo
de contaminación relacionada con
el transporte marino: las llamadas
mareas negras. Éstas no sólo se producen
por accidentes como el del
Sierra Nava, donde además de un
temporal hubo negligencia (ver recuadro).
Su principal causa es el lavado
ilegal de tanques en el mar y
las operaciones rutinarias de carga
y descarga, según un informe de
Oceana de 2005. Por eso, cuando A.
Muñoz se refiere a la marea negra
del Estrecho piensa en los casi
100.000 buques anuales que transitan
por este enclave y en las millones
de toneladas de fuel marino que
diariamente se transvasan en esta
zona a través del bunkering.

‘Bunkering’

Algeciras es un paso estratégico
donde confluyen las líneas intercontinentales
que unen Europa,
América y el Extremo Oriente, lo

que explica el voluminoso tráfico marítimo de todo tipo de buques. Hay que añadir que éstos, especialmente los que no cumplen la normativa ambiental y de seguridad europea (endurecida tras el Prestige), pueden sortear los requisitos del puerto de Algeciras y entrar en las aguas bajo jurisdicción de Gibraltar (que abarcan una milla y media de la bahía de Algeciras), donde se suministra el fuel en auténticas 'gasolineras flotantes' (que evitan el precio del avituallamiento en puerto) y sin ningún impedimento medioambiental (puesto que no están sujetas a la normativa europea).

En esta agua sin regulación, el fuel es suministrado por tres compañías. Cepsa recoge con gabarras el fuel marino de la refinería española de San Roque y las introduce en Gibraltar. Aegean Bunkering Gibraltar Lt y Vemaoil Company Ltd, por su parte, disponen de una serie de buques fondeados en el mar (el más grande de la última compañía es Vemalbatic, actualmente cargado con 80.000 toneladas). Sus banderas son de conveniencia, de países que no tienen suscritos acuerdos internacionales que les obliguen a adoptar medidas de seguridad. "Son los piratas de ahora, no llevan parches sino fuel", apostilla irónicamente A. Muñoz.

Es un problema demasiado complicado porque se solapan dos países en una misma bahía. "España no reconoce a Gibraltar las aguas, pero tampoco hace nada porque tenga los buques en medio"; cuando esos buques están destilando fuel continuamente y afectando a toda la bahía, incluido el Parque Natural del Estrecho.

El grupo ecologista lleva años denunciando que en las aguas de este parque protegido no existe control por parte de la Administración española: aparte del buque Sierra Nava, allí fondean butaneros, petroleros y otro tipo de buques que, además de verter fuel, al echar la cadena y el ancla cuando fondean

están arrasando con la barrera coralina.
“Eso lo hemos denunciado en muchas ocasiones, pero sigue igual, menos cuando llegó la ministra de Medio Ambiente [en febrero], que quitaron todos los buques que había enfrente del parque”.

Regulación a la deriva

El desastre del Sierra Nava, donde aún no se han esclarecido las responsabilidades, ha dejado entrever, una vez más, que ni siquiera existe un plan de contingencias serio por parte de la Autoridad Portuaria de Algeciras. Verdemar y otras organizaciones ya llevaron estos problemas al Parlamento europeo en 2003. Aunque están en contra de la dependencia de los hidrocarburos, demandan que por lo menos el suministro a los buques que hay en la bahía se haga con control y en lugares seguros, no en el mar. Desde entonces, algunas gasolineras flotantes de Vemaoil denunciadas se han retirado, pero para ser sustituidas por otras igual de contaminantes. Dado que tras el Prestige, la UE ha aumentado la vigilancia de sus costas a través de buques anticontaminación, Verdemar no entiende por qué en esta zona tan conflictiva no hay ninguno.

En la última reunión con la ministra de Medio Ambiente, ésta les aseguró que iban a plantear el problema de las gasolineras flotantes desde Asuntos Exteriores. Sin dudar de su voluntad, Muñoz se muestra escéptico: “Gibraltar no va a ceder porque una de las tres patas de su economía es el tráfico de hidrocarburos en el puerto”.

Mientras el negocio de los hidrocarburos siga siendo rentable, los transportes marítimos serán habituales en zonas de paso como Algeciras, máxime cuando allí se va a ampliar la Terminal de Isla Verde.

Una tragedia anunciada

El temporal que hizo encallar al Sierra Nava el 28 de enero, ¿no estaba previsto por los servicios meteorológicos?

¿Por qué el Puerto de Algeciras, a escasos metros del accidente, no acogió al buque cuando éste lanzó el may day a las 4h, antes de entrar a la deriva y colapsar horas después? ¿Por qué la Autoridad Portuaria de Algeciras no articuló ninguna medida de precaución cuando este buque llevaba 20 días fondeado frente al Parque del Estrecho? Aunque nadie asume responsabilidades, la respuesta es la de siempre: la absoluta falta de control de las aguas del Estrecho y el precario Plan de Contingencias.



Temáticos:

[Contaminación](#)

Geográficos:

[Algeciras](#)

Edición impresa:

Licencia:

[CC-by-SA](#)

Posición Media:

Columna derecha

Compartir:

Tipo Artículo:

Normal