

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 3ª de las jornadas

El marco práctico



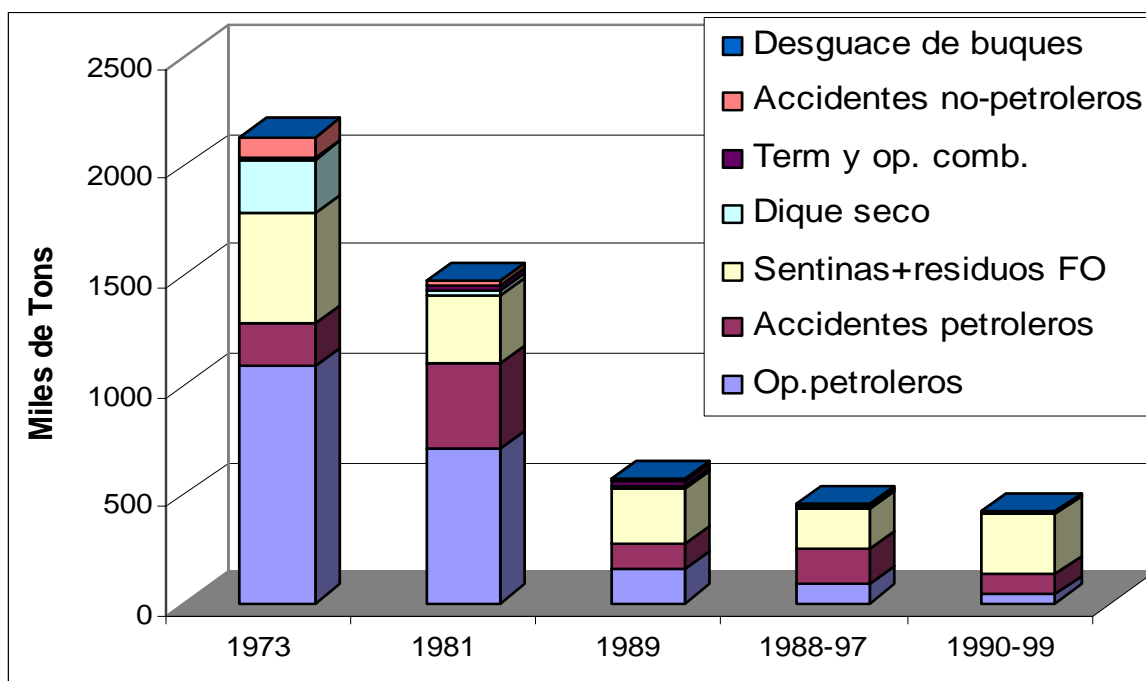
Moderador: **D. José Ramón Franco Caaveiro** – Presidente de la Asociación de Empresarios de Ferrolterra

16,30 LA LUCHA CONTRA CONTAMINACIÓN EN LA MAR Y LA NECESIDAD DE UN PUERTO DE REFUGIO EN GALICIA



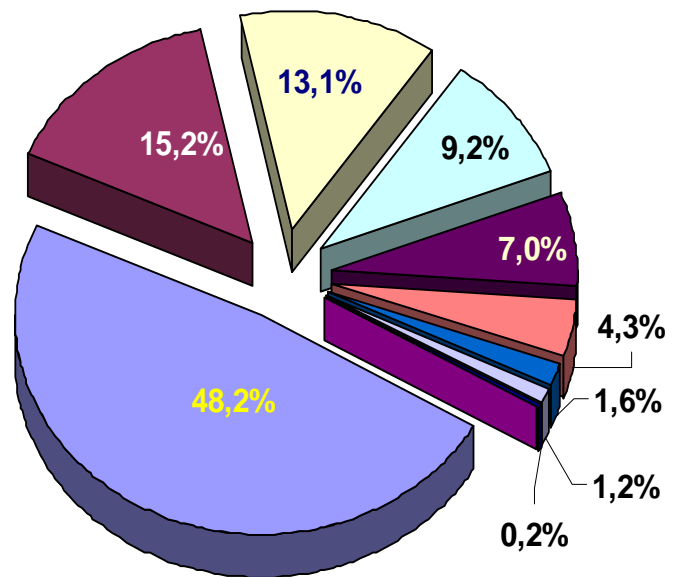
D. Felipe Louzán Lago - Profesor Titular de Ciencias y Técnicas de la Navegación de la Universidad de A Coruña, Capitán de la Marina Mercante

Comenzó el Sr. Louzán hablando de que el 80% de la contaminación de los océanos procede de las actividades terrestres. En cuanto a la contaminación por hidrocarburos procedente de los buques, ha ido paulatinamente descendiendo en los últimos años:



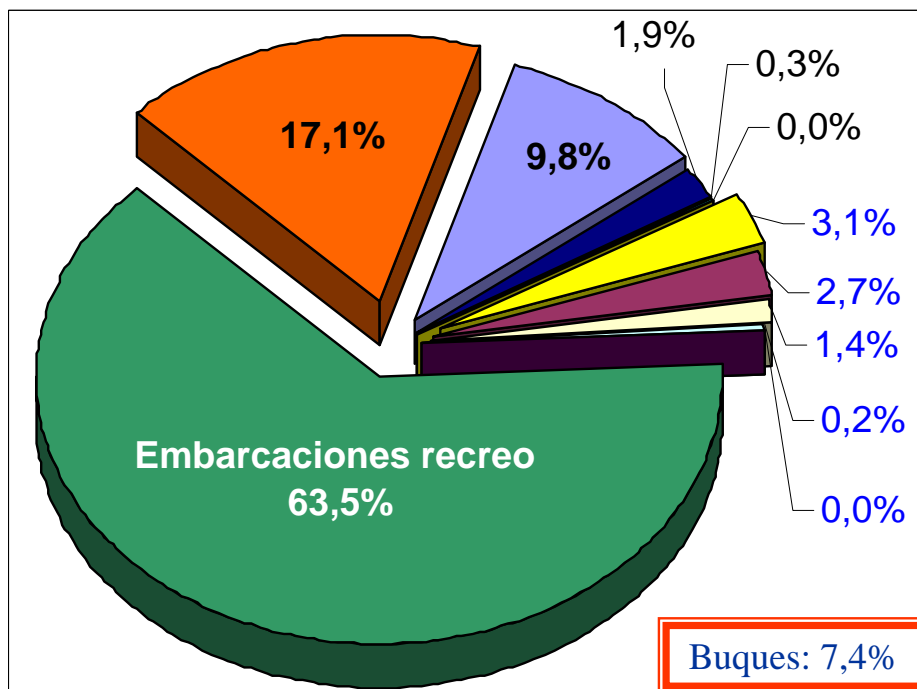
Según el estudio N° 75 de 2007 realizado por el GESAMP, el promedio anual de aporte de hidrocarburos para los años entre 1988 y 1997 debido a todas las actividades marinas (empleando para las embarcaciones menores la metodología de cálculo del NRC'2003), es:

Origen	Total t.	%
Fuentes naturales	600.000	48,2
Descargas operacionales	188.907	15,2
Accidentes de buques	163.200	13,1
Refinerías	114.900	9,2
Rel. carga (COV, lavado tanques, lastre)	87.250	7,0
Embarcaciones menores-NRC 2003	53.000	4,3
Offshore E&P	19.750	1,6
Reciclaje de buques	14.830	1,2
Dique seco	2.900	0,2
Otras fuentes	200	0,0
TOTAL (t.)	1.244.937	



Promedio anual de aporte de hidrocarburos entre 1988 y 1997 debido a todas las actividades marinas (GESAMP, 2007)

Sin embargo, utilizando la metodología del GESAMP para las emisiones de embarcaciones menores e incluyendo las actividades militares, se estima que más del 60% puede proceder de las embarcaciones menores o de recreo, sobre todo aquellas que operan con motores fuera-borda de dos tiempos, siendo solamente del 7,4% la procedente de los buques:





Fachada Atlántica Europea: Derrames ≥ 700 t., 1970-2005

Centrándose en la Fachada Atlántica Sur de Europa, la zona con más derrames del mundo, de los 43 accidentes ocurridos 27 (62,8%) se han producido en los meses de octubre a enero. Hay una relación directa entre los temporales del Atlántico y los fallos estructurales del casco y la maquinaria (propulsión, gobierno y generadores). Accidentes como el Andros Patria, Kark 5, Aragón, Erika, Prestige, Castor, MSC Nápoli, Ostedick, etc. demuestran la necesidad de disponer de lugares de refugio para actuar de manera urgente cuando se requiera. Los lugares de refugio pre-designados mejoran la seguridad marítima y la prevención de la contaminación. Es esencial disponer previamente de planes (que cubran todas las posibles contingencias desde la A a la Z) antes de la llamada de SOS, porque ya es demasiado tarde cuando ocurre el incidente o accidente. La denegación de refugio a los “leprosos del mar”:

- Aumenta el potencial para agrandar y alargar un accidente.
- Pone en peligro la seguridad de la tripulación y comp. de salvamento.
- Aumenta el riesgo de contaminación del medio y los costes de limpieza.
- Reduce las posibilidades de trasiego de la carga y otras medidas de respuesta preventivas y de salvamento del buque y la carga.

Como conclusiones el Sr. Louzán expuso las siguientes:

- El número y la cantidad de derrames han disminuido en las tres últimas décadas.
- La Fachada Atlántica de la UE es una zona de alto riesgo de accidentes debido al tipo e intensidad del tráfico, condiciones océano-meteorológicas, tipo de costa, etc.

- La Fachada Galaico-Portuguesa es la que acumula más derrames de >50.000 t., sin embargo no se implantaron medidas de Prevención y Lucha Contra la Contaminación adecuadas.
- La investigación independiente de las causas de los accidentes (Causa Raíz – Causa Inicial), es fundamental para ayudar a prevenirlos.
- Es necesario disponer de bases de datos de accidentes que sean públicas, para facilitar el acceso y el trabajo de investigadores y demás público interesado.
- La necesidad de Lugares de Refugio pre-designados es fundamental para mejorar la seguridad marítima y prevenir la contaminación.
- Colaborar y facilitar el acceso rápido a los salvadores a un buque en peligro es esencial para el salvamento de bienes y para minimizar la contaminación. Hay que tratar de mantener el contaminante dentro del buque.

Y dejó un mensaje: “ES MEJOR PREVENIR QUE CURAR”, porque el acceso a un lugar de refugio puede significar la diferencia entre la vida o la muerte.

EL SUPERPUERTO Y REFUGIO ÁRTABROS

En dicho sentido Ártabros sería el puerto refugio que necesita Galicia, siguiendo las pautas de otros países en el ámbito mundial, como es el caso de Australia. Es un proyecto innovador que reúne las características necesarias:

Naturales

- Alta operatividad, al estar previsto con una disponibilidad de las 24 horas de todos los días del año y a resguardo de temporales, las corrientes marinas y los fuertes vientos.
- Con capacidad y calado para acoger los buques de mayor tamaño que operen en su zona. Ártabros presenta un calado de 24 metros y capacidad para albergar los mayores buques del mundo (VLCCs, OBOs, supercontenedores, etc.).
- Ubicado cerca de las principales rutas marítimas y con lejanía de las zonas pobladas, pesqueras o turísticas
- Facilidad, rapidez de atraque y ágil manejo de la carga.
- Buena maniobrabilidad, lo que permite la entrada de los buques en busca de refugio y salida de embarcaciones de auxilio, aún en las peores condiciones climatológicas.
- Medios para la contención de derrames. Ártabros dispondrá de diques de refugio (muelles en U con barco puerta de cierre) para éste fin.
- Alejado de zonas marinas y litorales protegidos con alto valor medioambiental.

Dotacionales

- Buenas comunicaciones por carretera, ferrocarril y aire.
- Dotado de medios de socorro, salvamento y lucha contra la contaminación marina: remolcadores de uso múltiple (remolque, salvamento, bombeo, colaboración, lucha anticontaminante, defensas contra incendios, gas inerte, etc.), succionadores, gabarras, barreras de seguridad, transvase de hidrocarburos, control de residuos, etc.
- Con un centro de control marítimo, con equipamiento y los adecuados protocolos de operación para condiciones de emergencia ante todo tipo de riesgos marinos.
- Cercano a un astillero de reparaciones.
- Económicamente viable, de forma que los recursos necesarios para su fin como puerto refugio puedan ser aprovechados para su funcionamiento habitual como puerto de mercancías, lo que aliviará el coste que supone la adquisición y mantenimiento de éstos. Es decir, garantiza la supervivencia de unos medios de auxilio que sin esta utilidad nunca serían rentabilizados y al final no serían repuestos cuando finalizasen su vida útil.

Finalizó el Sr. Louzán diciendo que actualmente ningún puerto español reúne estos requisitos, con lo que Ártabros no sólo daría cumplimiento al Real decreto 210/2004 sobre lugares refugio, sino que también cumpliría la Directiva 2002/59/CE. Superpuerto y Refugio Ártabros no sólo será de interés general sino uno de principales puertos internacionales de España y el único diseñado para actuar como Puerto de Refugio.

Intervención de un asistente a las jornadas

Son los países de Europa los propietarios de los barcos que producen accidentes en la Fachada Atlántica, por lo que tenemos exigir a la UE que nos ayuden porque la contaminación marina no es solo un problema nuestro. Hay una cierta hipocresía porque además han creado banderas de conveniencia para pagar menos impuestos y embarcar tripulaciones baratas no formadas. Por tanto, tenía que existir un cierto compromiso de la UE.

Por otro lado, esto nos va tanto a Ferrol y no veo a los ferrolanos interesados en un puerto de refugio. El Superpuerto y Refugio Ártabros es la solución para nosotros y también para una Galicia que necesita un gran puerto para dar el salto mundial que necesitamos.