

Este catedrático y experto del Instituto de Oceanografía y Cambio Global de la ULPGC forma parte del Comité Científico de Contaminación Marina constituido por Fomento para evaluar y desarrollar las actuaciones a realizar sobre el *Oleg Naidenov*.

El comité está integrado por nueve científicos entre los que se hallan tres canarios. Eugenio Fraile, investigador grancanario del Instituto Español de Oceanografía y el profesor de biología Antonio González Ramos, completan la representación.

Alonso Hernández

Miembro del Comité Científico de Contaminación Marina

“Si el viento amaina volveremos a tener el vertido en la costa por los remolinos”

Fernando Bethencourt
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

¿Cuál es la situación actual en la crisis del *Oleg Naidenov*?

Bueno, la situación no ha variado. El barco tiene tres puntos de fuga que está emitiendo unos 10 litros por hora y, una vez llega este fuel a la superficie, los barcos están limpiando la mancha. El siguiente paso está en la llegada del segundo robot. Va a llegar un barco con más portes y con otro ROV para sellar esos tres puntos de fuga. Después se intentará la extracción del fuel en el interior del barco. Estamos todos de acuerdo en que estos dos pasos a realizar son los correctos.

¿Se trata de operaciones especialmente complejas?

La del sellado no tanto. Se realizará desde el barco a partir del trabajo de dos ROV. Tienen que ser dos. Operativa que las dos manos de una persona. Una debe sujetar el instrumental y la otra taponar o ejecutar la acción. Realmente, estos detalles se me escapan. Yo soy científico no técnico. Pero, la operación posterior sí que será más complicada. La secretaria de Estado ha pedido información a distintas empresas especializadas y está a la espera de elegir la más adecuada. No es fácil por la profundidad. Pero se va a hacer. Lo que están pensando es el cómo.



Alonso Hernández (I) y Eugenio Fraile (d.), dos de los tres canarios del comité, en un congreso en el Alfredo Kraus. | S. BETHENCOURT

¿Cómo valora que se escuche la opinión de la comunidad científica en esta crisis?

Bueno, es algo que valoramos positivamente. Se trata de un comité interdisciplinar y que cuenta con la persona que lideró en su momento los trabajos del *Prestige* entre el 2002 y el 2003 en la costa ga-

llega. Se llama Joaquín Tintoré es físico oceanográfico y lideró todos los trabajos científicos de aquel suceso. Después, hay otra persona que es especialista en contaminación marina y en vertidos de fuel y también un biólogo en contacto con los compañeros de las facultades de la ULPGC y La Laguna pa-

ra, en caso de llegara un vertido a la costa, poder conocer las consecuencias. Esto garantiza que todas las decisiones tengan una base científica y técnica. En este sentido la reunión fue clara. Estuvimos dos horas con el Secretario de Estado y no hubo ninguna discrepancia.

¿Se trata del sellado y la ex-

tracción posterior?

Sí. Y mientras, porque el barco viene de noruega y tardará unos cinco o seis días en llegar, los barcos alrededor del pecio limpiarán esos 10 litros por hora de carburante que sale del pesquero ruso. Por todo esto, yo creo que lo están haciendo muy bien.

Las críticas apuntan a que se ha tardado en la toma de decisiones. ¿Se ha perdido tiempo?

Yo lo que creo es que lo interesante en el caso del comité es que se ha creado y estamos representados con tres canarios. Dos son de la ULPGC y otro del Instituto Español de Oceanografía en Tenerife, pero que estudio con nosotros.

“La secretaria de Estado ha pedido información a distintas empresas para elegir el método para extraer el fuel”

“Somos tres científicos canarios en el comité y contamos con el que lideró los trabajos en el caso del *Prestige*”

¿Sigue existiendo un riesgo para la costa?

Los riesgos son los mismos. Si cambian las condiciones meteorológicas y oceanográficas puede llegar. Estamos teniendo suerte por que el viento en dirección suroeste es fuerte y domina en la circulación oceánica. Pero si el viento amaina tendremos el mismo problema de hace una semana porque los remolinos ciclónicos y anticiclónicos están muy formados en Canarias. Por eso la rapidez es la prioridad máxima de todos.

¿Qué pasará con la mancha más lejana?

Se descompondrá sola. Está muy lejos y no supone un riesgo.

>> Viene de la página anterior

ganización Marítima Internacional aprobó en Londres la ZMIES de Canarias. Esta declaración consideraba que la intensidad del tráfico marítimo exponía al Archipiélago a un previsible riesgo de contaminación de sus aguas, y adoptaba diversas medidas para minimizar dicho impacto. Entre ellas recordaba José Segura dotar de mayores recursos a las torres de control de las Capitanías Marítimas; dotación que efectivamente se produjo. Pese a ello, el veterano político canario añadió que “lo que resulta asombroso es que esta comunidad autónoma no tenga todavía claramente definido un plan de contingencia y que dónde se ponga el acento en pedir las competencias sobre nuestras aguas”.

Lo que no se logró con la ZMIES fue disminuir la densidad del tráfico marítimo que pasa por Canarias en tránsito, es decir sin recalar en puerto alguno, puesto que se rechazó la propuesta que establecía



Imagen del 'Sorrento' en alta mar. | S. BETHENCOURT

una ruta al oeste de El Hierro para que los grandes petroleros que salen desde África hacia el norte no atravesaran las aguas interiores. Finalmente, lo hacen a través de dos pasillos que se establecieron entre Tenerife y Gran Canaria y ésta isla y Fuerteventura, que no evita el im-

Baleares evitó apagar el incendio con agua para esquivar el riesgo de hundimiento

pacto de posibles vertidos. “A Canarias le convendría disminuir la densidad de su tráfico marítimo en tránsito”, concluyó el también profesor de Física Aplicada, “porque, dado su volumen y características, son muchos y muy variados los tipos emergencias a las que nos podemos enfrentar”.

Tan variados como el provocado por el accidente del pesquero ruso que, a diferencia del ferry de Aconcima, se afrontó con medidas de control que han diferido de forma significativa. Así, una de las primeras decisiones que tomaron los servicios de emergencia baleares fue no arrojar agua a la nave por el riesgo de hundimiento que podría suponer al aumentar el peso de la embarcación. La única opción en estos casos es arrojar un espumígeno, según precisaron los responsables del operativo a los diarios mallorquines, de ahí que una de sus principales actividades se centrara en recopilar cantidades de este material en los diferentes puertos del levante Mediterráneo.

Esta decisión, junto a la de llevar puerto el barco accidentado desde que las condiciones lo permitan, en lugar de sacarlo precisamente del puerto como se hizo con el *Oleg Naidenov*, son las principales diferencias entre el procedimiento seguido en uno y otro accidente marítimo. También la rápida colaboración de la Armada con Salvamento Marítimo en la extinción del incendio, una petición que reiteraron en Canarias diversos expertos y organizaciones ecologistas una vez hundido el pesquero y que no llegó a producirse.

Ante los distintos finales con que uno y otro accidente se han saldado, el debate en Canarias ha quedado enquistado en las responsabilidades que pudieran derivarse de algunas decisiones. Y mientras el caso sigue su procedimiento en los tribunales, vuelve a estar en el centro de la diana la figura del capitán del barco. No pocos han recordado que el capitán griego del *Prestige* fue, finalmente, el único culpable condenado por aquel desastre.