

A raíz del naufragio del Costa Concordia DEMANDAN MAYORES MEDIDAS DE SEGURIDAD PARA MINIMIZAR LOS VERTIDOS ORIGINADOS POR LOS CRUCEROS



Málaga, 24/1/2012, (Ecoestrategia).- La organización de conservación marina Oceana ha expresado su preocupación ante la posibilidad de que el naufragio del crucero Costa Concordia produzca vertidos que afecten al Parque Nacional Archipiélago Toscano, muy próximo a la zona de la tragedia. Los derrames de combustible, aceites y aguas residuales podrían afectar gravemente al área protegida del mayor parque marino de Italia y lugar de gran interés por la presencia de cetáceos, corales y praderas submarinas.

Al tratarse de una zona costera, el impacto de posibles vertidos puede ser muy elevado. En los fondos rocosos de la isla de Giglio se asientan numerosas especies, como corales, moluscos y gorgonias, y en la parte occidental se extienden praderas submarinas de Posidonia oceanica, una especie endémica del Mediterráneo.

“El naufragio se ha protegido cerca de un área protegida en la que habitan especies amenazadas, por lo que un posible derrame podría causar graves daños a organismos como cetáceos, tiburones y corales”, explicó Ricardo Aguilar, director de Investigación de Oceana Europa.

“Esta catástrofe demuestra que es necesario aumentar las medidas de seguridad de los cruceros. Incluso aunque no que se produzcan accidentes, los vertidos generados por estas ciudades flotantes pueden tener consecuencias devastadoras sobre hábitats y organismos marinos con siglos de antigüedad. Un crucero puede generar más de mil toneladas de residuos diarios, incluyendo aguas grises y negras, líquidos oleosos y sustancias tóxicas”, argumentó Aguilar.

El Parque Nacional, que engloba parte de las aguas de la isla de Giglio, está considerado una de las joyas ecológicas de Italia y un fuerte foco de atracción del turismo de buceo por su alta diversidad de especies. Hay una población estable de delfines mulares y por ella pasan otros cetáceos, como delfines listados, cachalotes, calderones grises y comunes e incluso rorcuales.

Existen también especies menos conocidas pero de gran interés ecológico, como la esponja Aplysinia cavernicola, protegida por el Convenio de Barcelona. La ONG Oceana documentó estas aguas durante su expedición de 2006.

El efecto de las corrientes podría afectar a lugares cercanos, como la isla de Giannutri, incluida en el Parque Nacional. Además, hay que recordar que la zona ya ha sufrido daños anteriormente. En 1999, se registró una alta mortandad de gorgonias junto a Portofino, cuando sus colonias sufrieron un episodio masivo de blanqueamiento causado por el cambio climático.

Recuperar el combustible

El Costa Concordia es un crucero de la clase Concordia propiedad de la compañía Costa Cruceros. Entró en servicio en julio de 2006 y fue el barco más grande construido en Italia, con 114.500 toneladas.

El 13 de enero de 2012 la nave encalló y abrió en su casco numerosas vías de agua de grandes dimensiones, lo que le llevó a quedar fuertemente escorado en aguas someras frente a la isla italiana de Giglio, en la costa de la Toscana, en el mar Mediterráneo, con las graves consecuencias de más de una decena de muertos, al menos 17 desaparecidos y 4.200 naufragos.

Nuevos detalles han salido a la luz sobre el accidente ocurrido cerca de la isla de Giglio, luego de que cintas de audio evidenciaran que la tripulación aseguró a los pasajeros que no ocurría nada grave en el barco cuando ya se estaba hundiendo.

La compañía propietaria del barco, suspendió al capitán Francesco Schettino y retiró su oferta de pagar sus costos legales, según medios locales. Se dice que Schettino, quien actualmente se encuentra bajo arresto domiciliario tras haber sido detenido por cargos de homicidio involuntario y de abandono de barco, se encontraba en el área de mando con una joven bailarina moldava la noche del accidente.

La grabación de una conversación telefónica entre el capitán de 52 años y un funcionario de la autoridad portuaria local indica que Schettino abandonó el barco antes de que todos los pasajeros fueran evacuados.

Ahora mismo lo más importante es evitar un desastre ambiental en la costa occidental italiana donde el Costa Concordia se encuentra sobre un costado y corre el riesgo de hundirse en aguas más profundas luego de haberse accidentado.

Max Iguera, representante italiano de la compañía holandesa de rescate de barcos SMIT que fue contratada para extraer el combustible de los tanques del barco de 290 metros de eslora, dijo que 2.400 toneladas de combustible aún se encuentran dentro del Costa Concordia que naufragó.

“Los barcos de este tamaño son como ciudades flotantes. Por lo tanto, todo lo que está dentro de ellos representa un riesgo ambiental”, aseguró, y agregó que su compañía está considerando un próximo plan para elevar y remover el casco, luego de reparar las fugas con láminas metálicas soldadas y de extraer el agua.

Ciudades flotantes y contaminantes



El informe “Contaminación por cruceros”, elaborado por la organización conservacionista Oceana, revela que la industria turística de cruceros ha experimentado un gran auge en los últimos treinta años. En estas décadas, el número de personas que han optado por pasar sus vacaciones a bordo de uno de estos buques se ha multiplicado por 25 y, consecuentemente, los problemas asociados.

Más de medio centenar de empresas controlan cerca de 300 cruceros que transportan a millones de pasajeros de una punta a otra del planeta. Algunos de los destinos turísticos preferidos son aquellos que, a su vez, son más sensibles a las perturbaciones ambientales. El Caribe, Alaska, el Mediterráneo, los fiordos nórdicos o las costas de muchas pequeñas islas son objeto de la presencia de estos grandes buques. Su belleza natural es el atractivo, pero también su talón de Aquiles, ya que estos parajes son muy vulnerables.

Los grandes buques de crucero pueden llegar a transportar unas 5.000 personas, incluyendo más de 1.000 de tripulación, lo que les convierte en auténticas ciudades flotantes. Con una eslora que puede sobrepasar los 300 metros y un tonelaje de más de 100.000 toneladas de registro bruto (TRB), a bordo de estos buques pueden encontrarse piscinas, teatros, cines, restaurantes, tiendas, saunas, pistas de tenis, revelado de fotos, lavanderías, tintorerías y todo aquello que un pasajero pueda desear durante su estancia en un “hotel” flotante. Pero todas estas actividades generan cientos de toneladas de residuos de todo tipo que, en parte, son vertidas a los mares y océanos por los que navegan.

La legislación internacional sobre el tratamiento y vertido de estos residuos apenas regula las actividades de estos cruceros, por lo que toneladas de residuos terminan en las aguas de los océanos sin apenas tratamiento.



ECOESTRATEGIA.COM
Foro económico y ambiental

Si en lugar de un buque de pasajeros se tratara de una ciudad costera, los tratados, acuerdos y legislaciones internacionales y nacionales serían mucho más estrictos, obligando a que los efluentes generados tuvieran que contar con tratamientos especiales que evitaran el vertido peligroso de aguas fecales, aguas grises, hidrocarburos, metales pesados y otras sustancias tóxicas. Sin embargo, los cruceros, pueden verter distintos restos orgánicos y aguas sin tratar cuando se encuentran a más de cuatro millas de la costa.

El creciente problema creado por este aumento de cruceros en todo el mundo ha llevado a que algunos países, en especial en los destinos más visitados, empiecen a introducir normativas nuevas que intentan frenar su impacto. Pero en aguas internacionales la legislación es muy deficiente.

[Más información.](#)