

EL NEGOCIO DEL *BUNKERING* EN LA BAHÍA Julio 2009

La bahía de Algeciras posee una amplia variedad de especies y de hábitats, además de una riqueza natural que ha llevado a las administraciones públicas a declarar varios espacios protegidos. Entre ellos, el Parque Natural del Estrecho (también Reserva de la Biosfera, Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) y Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA)), el LIC Marismas del Río Palmones, el LIC Fondos Marinos de las Marismas del Río Palmones y el LIC Estrecho Oriental (que se solapa en parte, con el declarado anteriormente LIC Southern Waters of Gibraltar de Reino Unido). Todos estos espacios protegidos pertenecen a la Red Natura 2000 que distingue los ecosistemas más singulares de la Unión Europea (UE).

Entre los valores ambientales de la bahía destacan las poblaciones residentes y transeúntes de cetáceos, entre otros el delfín común y listado. Además, es un área de campeo importante para la tortuga boba (*Caretta caretta*). En las zonas menos degradadas de la bahía, y muy especialmente en el extremo oriental del Parque Natural del Estrecho destacan los hábitats rocosos con presencia de algunos tan destacados como las comunidades de roca mesolitoral, comunidades de algas fotófilas sobre sustrato duro o especies altamente amenazadas como la lapa gigante (*Patella ferruginea*) catalogada como en Peligro de Extinción en el Catálogo Nacional y Andaluz.

Sin embargo, nada ha cambiado respecto al desarrollo industrial o el tráfico marítimo que vaya dirigido a dotar de mayor protección efectiva a estos espacios, y que minimice las interacciones directas o indirectas de estas actividades sobre los ecosistemas y sus especies. La Bahía de Algeciras se ha convertido en el fondeadero y lugar de avituallamiento de decenas de miles de buques de los más de 100.000 que cruzan el Estrecho de Gibraltar cada año.

¿Qué es el *bunkering*?

El *bunkering* es la práctica de transferir combustible de un barco a otro. Una maniobra muy arriesgada porque provoca vertidos de hidrocarburos al mar con mucha frecuencia. Se realiza, generalmente, con gabarras de pequeño tamaño que cargan alrededor de 5.000 toneladas.

Las actividades de *bunkering* en la bahía se realizan tanto en el puerto de Algeciras como en el de Gibraltar. En el caso de Gibraltar estas prácticas entrañan aún más riesgo que las de suministro convencional de combustible a barcos. El suministro se realiza desde buques fondeados, denominados “gasolineras flotantes”, que pueden cargar más de 80.000 toneladas de combustible. Estas “gasolineras flotantes” se recargan con buques que proceden de otros puertos. Posteriormente, suministran a gabarras que, a su vez aprovisionan a aquellos buques que vienen a abastecerse de combustible.

Este procedimiento entraña un enorme riesgo de contaminación que deriva de los derrames causados en los diferentes trasvases y que se llevan a cabo sin las medidas adecuadas de prevención.

¿Dónde se hace *bunkering*?

En 2008, el Dispositivo de Separación de Tráfico Marítimo del Estrecho identificó 106.332 buques, lo que convierte esta zona en la de mayor tráfico marítimo de España. Muchos de estos buques entran a alguno de los puertos de la bahía, entre otras cosas para recibir suministro de combustible.

Estos puertos se han convertido en importantes centros de negocio. El de Algeciras es el puerto más activo de España. En 2007 manejó casi 70 millones de toneladas de carga, de los cuales más de 18 millones eran productos petrolíferos. Este mismo año la entrada de buques se amplió un 18%, entre otras cosas para recibir suministro de combustible. En 2007 en el puerto de Algeciras se repostaron 2.282.280 toneladas, en 2008 el incremento fue del 4,8%. En el primer cuatrimestre de 2009, con un crecimiento del 22%, ya se han repostado 795.515 toneladas de combustible. Pero no es suficiente, y el puerto ampliará en los próximos años las terminales para aumentar el negocio.

De hecho, parte del negocio del *bunkering* de Gibraltar parece que se está desplazando al Puerto de Algeciras. En 2008, el *bunkering* en Gibraltar sufrió un descenso del 6%, que parece estar relacionado con la falta de espacio para ampliar la actividad. Sin embargo, Gibraltar sigue siendo, de lejos, el principal puerto de la bahía en *bunkering*. En estas aguas se realizan más de 5.500 operaciones anuales de repostaje de combustible a grandes buques, un total de 4,3 millones de toneladas en 2007. El puerto de este paraíso fiscal atrae más buques con el reclamo de ser el único puerto de la UE libre de impuestos y por sus bajas tasas portuarias.

Ampliar el negocio del *bunkering* implica ampliar el espacio marítimo de explotación. Actualmente, a ambos lados de la frontera se realizan este tipo de operaciones en zonas protegidas. En el caso de Gibraltar, en un Lugar de Importancia Comunitaria de la red Natura 2000, y en el caso de Algeciras parte del *bunkering* se realiza dentro del Parque Natural del Estrecho y Reserva de la Biosfera, la zona coincidente con el Fondadero C del puerto. Las consecuencias de las pérdidas o vertidos que pueden ocurrir (y que están ocurriendo) durante los trasvases serán más graves, puesto que se trata de zonas con importantes valores ambientales que deberían ser efectivamente protegidas por las administraciones responsables de su supuesta protección.

¿Quién hace *bunkering*?

Son muchas las empresas españolas que están implicadas en el negocio del *bunkering* a ambos lados de la frontera. Las compañías españolas se están beneficiando, no sólo del *bunkering* que se realiza de manera “regular”, sino también de los trasvases a las “gasolineras flotantes” de Gibraltar, tan criticados desde la Administración española.

En **Algeciras** alrededor del 60% del negocio (65,1% en 2006) está en manos de la empresa Cepsa, a través de su filial Cepsa Marine Fuels. **Cepsa Marine Fuels** y **Repsol YPF** son los principales suministradores en la bahía. El servicio de *bunkering* de Cepsa se realiza principalmente con gabarras del **Grupo Boluda**, de la serie Spabunker. Y las gabarras (Bahía Uno y Bahía Tres) que utiliza Repsol son de la **Naviera Mureloil (Empresa Naviera Elcano)**.

En **Gibraltar, Cepsa (Gibraltar) Ltd.**, junto a la gibraltareña Gibunco, suministran más del 30% del combustible de *bunkering*. Esta empresa tiene tres gabarras que realizan el servicio, cargando en la refinería y alimentando buques en las aguas que rodean Gibraltar. Las otras empresas que operan en Gibraltar utilizan las “gasolineras flotantes” que son trasvasadas por grandes buques. Este combustible que se trasvasa no proviene solamente del Báltico, también viene de refinerías españolas en algunas ocasiones, incluso son barcos de bandera y propiedad española, como el Castillo de Monterreal, de Naviera Elcano, el pasado 11 de mayo. El caso más repetido es el de **Petrolífera Dúcar**, que preside el ex-ministro Miguel Arias Cañete, y que pertenece al **Grupo Boluda**. Desde sus instalaciones en Ceuta, esta empresa suministra a gabarras de las empresas gibraltareñas Vemaoil y Aegean combustible cuyo destino es, en ocasiones, los tanques de las “gasolineras flotantes”.

¿Qué peligros tiene?

El refino, transporte, trasvase y uso de hidrocarburos es una fuente muy importante de contaminación ambiental y, en concreto, tiene grandes impactos sobre el medio marino. El vertido de hidrocarburos y otras sustancias relacionadas con su procesado provocan la contaminación de la costa y de los océanos con consecuencias sobre la fauna marina y la biodiversidad.

Por la bahía de Algeciras se mueven al año unos 20 millones de toneladas de productos petrolíferos. Esto coloca a la bahía en una situación de riesgo permanente de catástrofe, y hace que esté afectada permanentemente por los vertidos casi continuados de hidrocarburos procedentes tanto de las actividades rutinarias como de los vertidos ilegales.

De hecho, una comparación de la calidad de los sedimentos de la bahía de Algeciras (que sufre una exposición crónica a hidrocarburos) y de los sedimentos de la costa gallega cuatro años después del hundimiento del *Prestige* (exposición aguda a hidrocarburos) determinaron como más preocupante la primera.

¿Cuáles son sus consecuencias?

Según el tipo de hidrocarburo tenderá a volatilizarse y a dispersarse con facilidad (los más ligeros) o a hundirse y sedimentar en el fondo (los más pesados, como el fuel del *Prestige*). Otra posibilidad es que el hidrocarburo, en contacto con el agua, emulsione, lo que provoca que su volumen aumente 3 ó 4 veces.

Cuando se produce un vertido, uno de los primeros efectos que se detecta es la aparición de aves “petroleadas”. Las aves, al cubrir su plumaje con aceites e hidrocarburos pierden la capacidad protectora y aislante, con lo que en la mayoría de los casos mueren por hipotermia. Las aves que han estado en contacto con el petróleo también pueden perder su flotabilidad y su capacidad de vuelo.

La falta de luz provocada por la película de fuel reduce el aporte de oxígeno al ecosistema marino. Además, estas manchas contaminan o matan el plancton, formado por multitud de pequeños organismos que viven cerca de la superficie y que constituye la base de toda la cadena alimentaria marina.

Aunque el impacto agudo es más bien de tipo físico, al impedir la capa de hidrocarburos acumulada el paso de la luz y el oxígeno, hay que considerar la aparición de efectos ecotoxicológicos a medio-largo plazo. Estos pueden ser derivados de la presencia de sustancias tóxicas en el petróleo o a la aparición de otras sustancias de degradación de éstas que pueden ser más peligrosas

El petróleo contiene una gran colección de sustancias contaminantes que son tóxicas para la fauna y el ser humano. Entre ellas se encuentran algunos compuestos orgánicos volátiles (COV), hidrocarburos aromáticos policíclicos (PAH) o metales pesados.

Las más preocupantes son los PAH y sus derivados. Se consideran compuestos orgánicos persistentes, ya que su estructura molecular es muy estable, por lo que pueden permanecer en el medioambiente durante largos periodos de tiempo. Presentan una baja solubilidad en agua, pero en cambio son liposolubles y pueden acumularse en los tejidos grasos de los organismos (bioacumulación) incrementando de esta forma su peligrosidad. Los principales impactos de los PAH en la salud humana se centran en sus propiedades genotóxicas, es decir, causan daños al material genético, lo que puede generar efectos mutagénicos y promover el desarrollo de tumores (carcinogénesis).

¿Cuál es la solución?

Los riesgos de vertidos son menores cuando el repostaje se realiza dentro del puerto. El *bunkering* se debe a la elevada demanda de suministro de combustible. Por tanto, al aumentar la demanda también lo hace el espacio dedicado a estas operaciones.

En el caso de Algeciras, parte de estas operaciones se hacen dentro del Parque Natural del Estrecho y Reserva de la Biosfera. Este tipo de prácticas tan arriesgadas deben realizarse con mayores medidas de seguridad y en ningún caso dentro de Espacios Naturales Protegidos. Ésta es una de las demandas de los grupos ecologistas al Foro de Diálogo Tripartito (1). Este foro engloba a España, Gibraltar y Reino Unido y tiene entre sus objetivos crear sinergias y coordinar las actuaciones en el entorno del Estrecho de Gibraltar. El próximo encuentro se celebrará, previsiblemente, el próximo 21 de julio.

(1) La Asociación Gaditana para la Defensa y Estudio de la Naturaleza (AGADEN), el Environmental Safety Group de Gibraltar, Greenpeace y Verdemar-Ecologistas en Acción Campo de Gibraltar han presentado el documento *Crisis ambiental y de salud en la bahía de Algeciras/bahía de Gibraltar* .

<http://www.greenpeace.org/espana/reports/090619>