

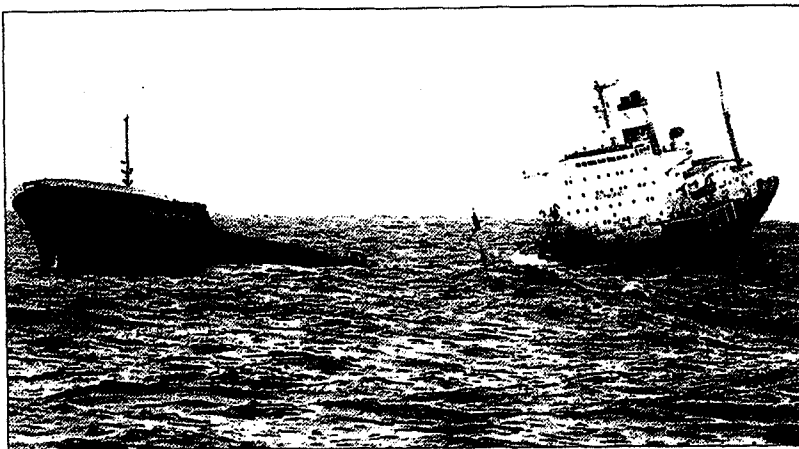
Hundir la flota



Iñaki Garay

Redactor jefe de Opinión

QUE viene un monocasco, parece ser el último grito de guerra de ecologistas y políticos, después de los accidentes del *Prestige* en Galicia y de una gabarra en el puerto de Algeciras. Un grito de guerra que amenaza con convertirse en el argumento principal, si no el único, de los legisladores de cada país, muy sensibilizados por la inmediatez de la catástrofe y la presión de la opinión pública. Por los mares de todo el mundo navegan alrededor de 20.000 barcos monocasco, de los que, aproximadamente, 1.800 son petroleros. De estos últimos, más de un sesenta por ciento son monocasco. Dicho de otra manera. Todo aquel que tenga coche o calefacción en su casa depende, hoy por hoy y por bastantes años, de una u otra forma de un monocasco. En estas condiciones, prescindir a las bravas de los barcos que no tienen doble casco es simplemente imposible. Así lo vieron recientemente (en 2001), los diferentes gobiernos de la Unión Europea, que debatieron en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI) el problema de la necesidad de renovar la flota y decidieron establecer, con todos los criterios razonables a su alcance, unos calendarios. Por catastrófico que haya resultado el accidente del *Prestige*, los criterios siguen siendo los mismos. Además de los problemas económicos y de seguridad jurídica (la base de



cualquier sociedad desarrollada) que plantea para gran parte de las navieras del mundo obligarles a renovar anticipadamente una flota en la que han invertido miles de millones de dólares en activos de larga duración (un petrolero de 30.000 toneladas cuesta 27 millones de dólares), hay otras razones de peso que aconsejan ser prudentes. Por ejemplo, hay segmentos de la flota de petroleros donde prácticamente sólo existe el casco simple, como es el caso de los barcos que mueven crudos en cortas distancias y de servicio de puerto (entre 600 y 5.000 toneladas) donde el 96% son monocasco. Prohibir a corto plazo operar a estos buques haría realidad el vaticinio que hacía recientemente un armador noruego: "Europa se vería envuelta en el frío y la oscuridad". No se trata de construir sentencias apocalípticas sino de constatar una realidad: que muchos de los pilares que soportan el bienestar del mundo civilizado en el que tan cómodos nos sentimos sustentan su consistencia en elementos

perfectamente reprobables. Cambiar esto lleva su tiempo y legislar en caliente puede conducir a tomar medidas equivocadas. El pasado 13 de diciembre, el Gobierno aprobó una legislación que establecía que "los fueles más peligrosos" no se pueden transportar en monocasco, sin llegar a definir el grado de peligrosidad. Si finalmente se opta por vetar a los crudos más densos, se podría dar el caso de que el 40% del petróleo que importa España tendría que viajar en doble casco. O que un barco monocasco español, domiciliado en Portugal y con una carga de crudo *maya* no podría descargarse en España y sí en Estados Unidos, país que se presenta como ejemplo de una legislación ultraexigente. No se trata de hundir la flota sino de tomar medidas realistas. La primera y más inmediata es que funcionen los mecanismos de inspección internacionales, las ITV de los barcos.