

? La ausencia de barcos deja sin efecto la huelga

¿De qué puerto son los estibadores que no pudieron llevar a cabo la semana pasada las dos horas de paro secundadas en todos los enclaves españoles y en algunos europeos por la ausencia de barcos en sus muelles?



! Las aduanas asiáticas en alerta por cuernos

¿Sabían que las aduanas asiáticas están detectando cada vez un mayor tráfico ilegal de cuernos de rinoceronte con destino a la región? El motivo es que se ha extendido el rumor de que pueden curar el cáncer.

? Más de 18 acuerdos en I+D en apenas tres meses

¿Qué empresa pública ha suscrito en apenas tres meses más de 18 acuerdos para potenciar la investigación, el desarrollo y la innovación y para colaborar con empresas extranjeras de su sector?

TRIBUNA

Desmantelamiento o desguace

Antonio Barredo
Director Técnico
del Proyecto
LIFE+ Recyship



■ Hace poco más de un mes que fue publicado el R.D. 1362/2011 por el que se establece un Plan Nacional de Desmantelamiento mediante la paralización definitiva de las actividades de buques pesqueros españoles incluidos en censos de caladeros internacionales y de países terceros. Desde entonces no han parado de escribirse artículos de crítica a la propuesta o de explicación de la misma por parte de la administración.

No me voy a meter a dar mi opinión sobre si la medida es buena y necesaria económica o medioambientalmente o si es un error y va a hacer desaparecer el sector junto a un gran número de puestos de trabajo. Mi intención aquí es mirar a la medida desde otro enfoque, el del desguace de buques, que es mi área de experiencia. Podría creerse que la industria del desguace está a favor de estas medidas, aunque, en

Existe un claro error cuando se habla del Plan Nacional de Desmantelamiento; no es de desguace, se refiere a la retirada de la actividad

mi opinión, es todo lo contrario, y existen más puntos comunes entre las quejas del sector pesquero y el del desguace que entre la medida y el desguace.

En primer lugar, de este decreto sobre desmantelamiento de buques, hay varias cosas que deberíamos matizar. Por una parte, los buques de pesca están fuera de cualquier estudio o consideración sobre desguace de buques debido a este reglamento CE del que deriva el decreto: en mi opinión un verdadero error, ya que una cosa no excluye a la otra. Se desmantele o no un buque. Sea a través de este plan o de un acto voluntario. Sea por abandono o hundimiento. Sea como sea, si el buque se va a desguazar, este se convierte en un residuo (y peligroso) y debe ser gestionado correctamente por gestores autorizados.

El reglamento CE y el decreto español hablan de desmantelamiento, lo cual quiere decir, en referencias marítimas, desarmar, es decir, "desarmar y desaparecer una embarcación", acción que dista bastante del desguace de un barco. Habrá barcos que se desmantelen y



ARCHIVO

desguacen y otros que se desmantelen pero no se desguacen... en planes anteriores, y por la falta de control, mucho buques se "desmantelaron", se cobraron las ayudas, se les puso otra bandera, se les repuso los aparejos, y allí se fueron a faenar fuera de la UE... o bien se quedaron faenando ilegalmente (admito que esto último no lo he visto, pero si me lo han mencionado en Galicia muchas veces desguacistas, reparadores y armadores).

Parece ser que para subsanar parte de esos errores, en el real decreto actual, bajo el artículo dos, se definen como opciones de paralización de embarcaciones el desguace, la reconversión bajo pabellón UE para actividades no pesqueras o su reconversión para creación de arrecife. La primera

opción es clara, y debería seguir las mismas pautas de desguace que los demás buques, por lo que no tiene sentido excluirlos de la legislación y los estudios existentes... La segunda es la que luego puede

Europa pagó para la modernización de la flota y ahora paga para su reducción, sin pedir nada de esas ayudas iniciales

causar ilegalidades. Un buque se reconvierte a no pesquero, se cobra la ayuda y posteriormente se vende a un tercero no UE que le cambia la bandera, lo vuelve a transformar y sigue pescando... puede parecer

descabellado, pero si se mira a un barco de poco más de 10 años, lo descabellado es destruirlo.

Finalmente viene la parte de la creación de arrecifes. Sobre este punto, hace ya unos meses tuve una conversación con un representante del gobierno francés que, tras mencionarle que esto era una práctica bastante habitual en España, y que incluso salía publicado en boletines de licitación pública de buques como opción, me informó sobre un pequeño problema al respecto. ¡En la UE está prohibida tal acción!

En 1992 se firmó el Convenio Oskar, el cual, tras algunas modificaciones, dejó claro, entre otras cosas, que a partir del año 2004 estaba prohibido hundir embarcaciones para crear arrecifes (anexo II, artículo 3.2 letra e)... está claro

que este convenio es sólo para el Atlántico Norte (nuestra zona del Atlántico y el Cantábrico están incluidos), pero me hizo referencia a que para el Mediterráneo existía algo parecido... otra cosa es que llevemos todos los barcos a hundirse a Canarias, medioambientalmente insostenible, económicamente ilógico.

Es decir, existe un claro error cuando se habla del decreto. No es de desguace de embarcaciones, se refiere al desmantelamiento, la retirada de la actividad. Y el problema está en el seguimiento. Asociaciones de pescadores como desguacistas tienen una queja común en este punto. Quizá no haga falta reducir la flota legal, sino que hay que erradicar la pesca ilegal con más y mejores controles que aseguren que, si un barco debe ser desmantelado y/o desguaza-

Un barco, dejada la actividad, deja de estar controlado y así acabamos con buques abandonados en nuestros puertos

zado, se desmantela y/o desguaza. Y si se desguaza, que es un residuo y eso tiene un alto coste de gestión que no siempre hace rentable el trabajo. Es significativo que, a diferencia de un coche, un barco sólo está controlado y registrado mientras tenga actividad o uso. Una vez retirado de la actividad, no existe ningún documento ni listado de des-registro. Es decir, si un coche deja de funcionar, no lo puedes tirar y olvidar, tienes que llevarlo a un gestor autorizado y, una vez allí, se da de baja quedando registrado el certificado de destrucción. Con un barco, dejada la actividad, deja de existir en papel, deja de estar controlado y, en consecuencia, acabamos con buques abandonados en nuestros puertos o con embarcaciones haciendo trabajos ilegales.

Una última cuestión que he ido leyendo últimamente en diferentes blogs y foros. Europa, no hace mucho, ha pagado para la modernización de la flota, y ahora paga para la reducción de esa misma flota. Sin pedir nada de esas ayudas iniciales. Es decir, es como si yo tuviera un bar viejo y antiguo, y quisiera poner un establecimiento nuevo, y la UE me pagara, a fondo perdido, la mitad o un 75% del coste. Luego lo trabajo durante diez años, y cuando empieza a bajar un poco el negocio, llega la UE y me paga por cerrar, y encima ¡puedo vender el local o cambiarlo a otro negocio! Y ¡podría pedir otras ayudas para ello! Claramente, esto nunca ocurriría en otro sector y sin embargo, con la pesca, ocurre. Bien quisiera yo que me dieran medio millón de euros a fondo perdido para montarme una nueva planta de reciclaje naval, trabajarla durante diez años y, tras cobrar otro medio millón, cerrarla y dedicarme a otra cosa. ¿No tenemos todos ese mismo derecho? ■