



Frenen los barcos: el plan para salvar a las ballenas de morir por colisión

► Instan al Gobierno a fijar una velocidad máxima para las embarcaciones en la zona noroeste del Mediterráneo, donde se ubica el Corredor de Migración de Cetáceos

Laura Cano. MADRID

La ballena de aleta o rorcual común es el segundo animal más grande del planeta, solo por detrás de la ballena azul. Puede alcanzar las 90 toneladas, el equivalente a unos 13 elefantes. Pero se vuelve diminuto si lo comparamos con un buque portacontenedores de 200 mil toneladas. En el noroeste del Mediterráneo, el tráfico marítimo crece y su intensidad se ha convertido en un peligro mortal para estos animales. Las colisiones con embarcaciones son la principal causa de muerte de ballenas inducida por el ser humano en esta zona.

Para diez organizaciones conservacionistas -Alnitak, Client Earth, Ecologistas en Acción, Green-

peace, GOB Mallorca, Fundación Marilles, Oceana, OceanCare, Save The Med y WWF-, el Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico (Miteco) tiene en su mano reducir el riesgo de morir de los rorcuales y los cachalotes, ambos en peligro de extinción. Solo tendría que incluir la obligación de «pisar un poco el freno» dentro del Plan de Gestión del Área Marina Protegida y ZEPIM «Corredor de Migración de Cetáceos» que, en estos momentos, se encuentra en proceso de elaboración.

Las oenegés piden reducir la velocidad a 10 nudos para la mayoría de las embarcaciones en el área declarada Zona Marina Especialmente Sensible (ZMES). «Está demostrado científicamente que de los 10 nudos (1,8 km/h) para arriba

existe el riesgo de que, al colisionar con una ballena, el barco la pueda matar», apunta Carlos Bravo, responsable de Políticas Marinas de OceanCare, a LA RAZÓN. «En un área marina protegida como esta -prosigue-, hay que tomar medidas obligatorias para reducir la velocidad máxima, como se ha hecho en otras partes del mundo».

La presentación de la propuesta de los 10 nudos viene acompañada por la publicación de un exhaustivo análisis de datos sobre el tráfico marítimo elaborado por OceanCare, empresa especializada en la evaluación de riesgos para la biodiversidad marina. El informe revela una tendencia alarmante: la mayoría de los barcos que navegan por este corredor lo hicieron a velocidades superiores a las recomendadas para evitar choques fatales para las ballenas. En 2023, el 57% de los 48 millones de kilómetros que se recorrieron por la ZMES se realizaron por encima de los 10 nudos.

«El Corredor de Migración de Cetáceos es un espacio marino de 46.000 km² entre el Golfo de Valencia hasta el Golfo de León y las Islas Baleares. Se llama así porque por él pasan cachalotes, delfines y rorcuales, una especie que viene del Atlántico por el estrecho de Gibraltar hasta llegar al mar de Liguria del Sur, en Italia, donde se reproducen», explica el responsable de OceanCare. En las últimas décadas, las poblaciones de rorcual común en el mar Mediterráneo se han visto diezadas. En los 90, había unos 3.500 ejemplares. Entre 2018 y 2019, el número se redujo a 1.800 ejemplares. Bravo argumenta que «la causa principal son las

80%
de la distancia recorrida por buques mercantes fue a una velocidad de riesgo mortal para los cetáceos

90%
de la distancia navegada por ferris superó los 10 nudos de velocidad y casi un 30% los 20 nudos

colisiones, ya que estos animales tienen una tasa de reproducción muy baja. Ponen una cría cada 3-5 años y no les da tiempo a reponer ejemplares con la rapidez necesaria para compensar la pérdida de individuos». Por eso, dice, «hay que tomar medidas urgentes».

España tiene la obligación de proteger a los cetáceos, recogida en normativa propia e internacional. Este corredor se declaró Área Marina Protegida en 2018 y, poco después, en 2019, como Zona Especialmente Protegida de Importancia para el Mediterráneo (ZEPIM) por el Convenio de Barcelona. También hay un Real Decreto español que obliga a proteger a las ballenas. «Pero, sin un plan de gestión, esas declaraciones se quedan en papel mojado», defiende Bravo,

quien añade que, «cuando se declaró la zona como ZEPIM se estableció un plazo de 3 años para redactar esta estrategia y en estos 5 años no se ha hecho nada».

La reivindicación de estas diez organizaciones es que toda la normativa existente se cumpla y «que se arbitre el tráfico marino, conciliando su actividad económica con la protección del medio ambiente», explica el experto. «No se trata de prohibir nada -aclara-, sino de adaptar los criterios de protección existentes». Hasta la fecha, en España, el límite de 10-13 nudos que recomiendan establecer los acuerdos internacionales es voluntario.

«El problema de esto es que, aunque hay empresas dispuestas a acatarlo, no lo adoptan porque su competencia no lo va a hacer», explica Bravo, quien revela que «las propias compañías nos dicen que preferirían tener una normativa para crear unas reglas de juego idénticas para todos». Además, en esta parte del Mediterráneo no se pueden predecir las zonas en las que estas grandes ballenas están presentes, por lo que la opción de desviar las rutas de los barcos no resulta viable.

Bajar la velocidad de los buques es positivo en muchos sentidos. «Reduce el riesgo de colisión con las ballenas, pero también las emisiones de ruido submarino, que suponen una amenaza adicional para estos mamíferos», destaca Bravo. Y concluye: «Tenemos que hacer del Corredor de Migración de Cetáceos una historia de éxito; demostrar que el tráfico marítimo puede gestionarse evitando el atropello de animales en peligro de extinción».