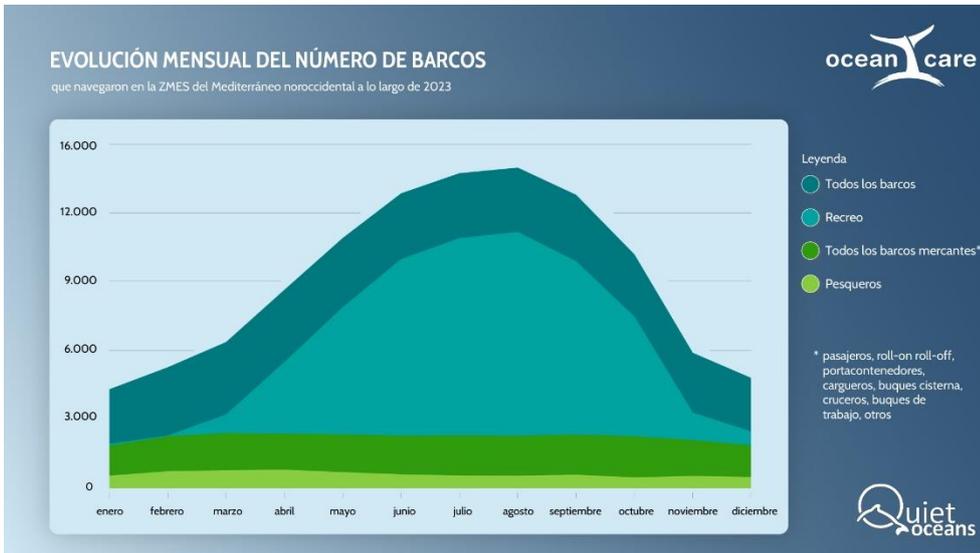


Infografías: Análisis del tráfico marítimo en el Mediterráneo noroccidental durante 2023

Las infografías pueden [descargarse aquí](#).



El número de buques mercantes y de barcos de pesca se mantiene relativamente constante a lo largo del año. Sin embargo, hay un aumento extraordinariamente significativo de embarcaciones de recreo de mayo a octubre, lo que aún agrava más el riesgo de colisiones (y otros impactos, como las emisiones) con cetáceos en ese periodo del año.



Los buques para el transporte de pasajeros, incluidos los cruceros, y los de carga rodada (Ro-Ro ferries) son los tipos de barcos con menor número de embarcaciones, en comparación con las categorías principales de buques de transporte de mercancías (cargueros, buques cisterna y portacontenedores).

Pese a ello, los Ro-Ro ferries recorren una distancia total anual que es varias veces superior al de cualquiera de los otros tipos de buques.

En el caso de los buques cisterna y los cargueros, su cantidad alcanza el máximo en los meses de invierno (sobre todo febrero y marzo) mientras que el número de buques de transporte de pasajeros y los cruceros experimenta un claro ascenso a partir del inicio de la primavera y experimentan un acusado descenso al final de la temporada turística, a partir de octubre.



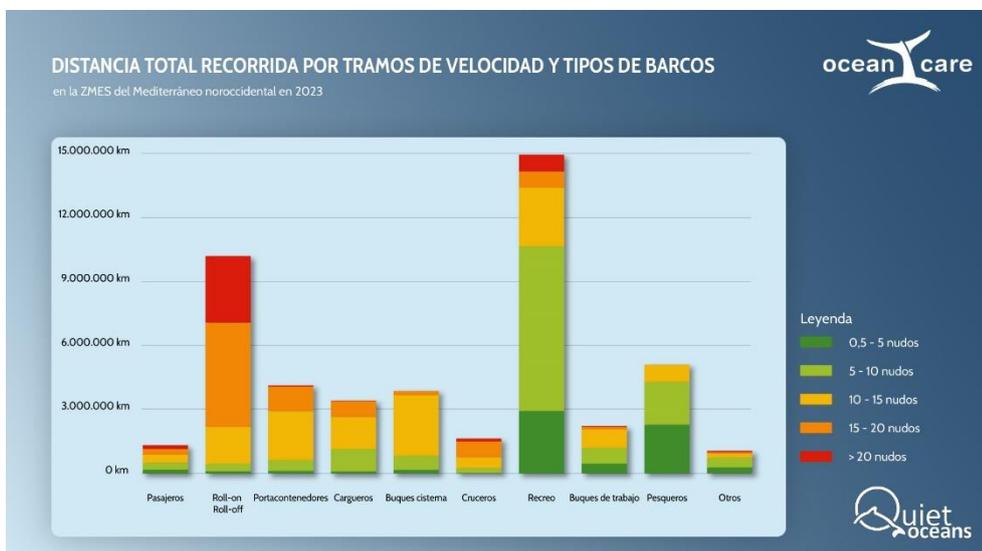
En la Zona Marina Particularmente Sensible (PSSA) del Mediterráneo noroccidental, los barcos de transporte de pasajeros y transbordadores de carga rodada (estos últimos conocidos por Ro-Ro ferries o Roll on-Roll off), es decir todo tipo de ferries y los cruceros, son los que navegan a más velocidad la mayor parte de la distancia que recorren, con un porcentaje muy elevado de dicha distancia navegada a más de 20 nudos, muy especialmente en el caso de los Ro-Ro ferries, como se puede apreciar en el gráfico.

Los principales tipos de buques de carga (portacontenedores, buques cisterna y cargueros) viajan también la mayor parte de su recorrido a más de 10 nudos, si bien el grueso de su distancia navegada la hacen en el tramo entre 10 y 15 nudos, de manera destacada en el caso de los buques cisterna.

La ilustración muestra además que la mayor parte de la distancia recorrida por los buques pesqueros y las embarcaciones de recreo se realiza a velocidades inferiores a 10 nudos. Sin embargo, dentro de la categoría de embarcaciones de recreo, algo más de una cuarta parte de la distancia recorrida es a velocidades superiores a 10 nudos, con una parte significativa navegando a velocidades superiores a 20 nudos.



En esta gráfica, que compara los seis principales tipos de buques mercantes, se destaca claramente que todos ellos recorren la mayor parte de las distancias navegadas a más de 10 nudos y, en el caso de los roll-on/roll-off y los cruceros, a más de 15 nudos. Hay que recordar que los mejores datos científicos disponibles indican que la probabilidad de que una colisión tenga un efecto letal en una ballena es muy reducida cuando la velocidad del buque no supera los 10 nudos.



Las embarcaciones de recreo recorren una distancia considerable en la zona, ya que su actividad, así como su número aumenta considerablemente en los meses de climatología más benigna. Aunque la mayor parte de esta distancia se recorre a menos de 10 nudos, un número significativo de kilómetros se recorre a velocidades superiores, que a veces superan ampliamente los 20 nudos.

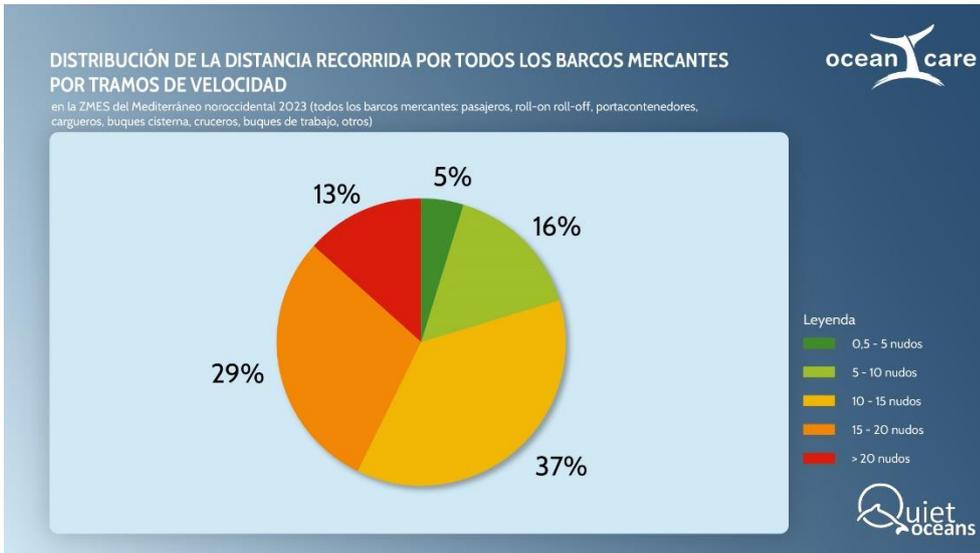
Por otro lado, si bien los barcos de pesca recorren también una distancia considerable en la zona, la mayor parte de su trayecto se realiza a velocidades inferiores a 10 nudos.

Resulta preocupante constatar que los Ro-Ro ferries, que es el segundo tipo de barco que recorre más distancia en la ZMES del Mediterráneo occidental, navega la inmensa mayoría de su distancia total a más

de 10 nudos, alejándose por tanto la mayor parte de su actividad del tramo de velocidad más seguro para las ballenas (10-12 nudos, como queda reflejado en las resoluciones de ACCOBAMS, basadas en el conocimiento científico).



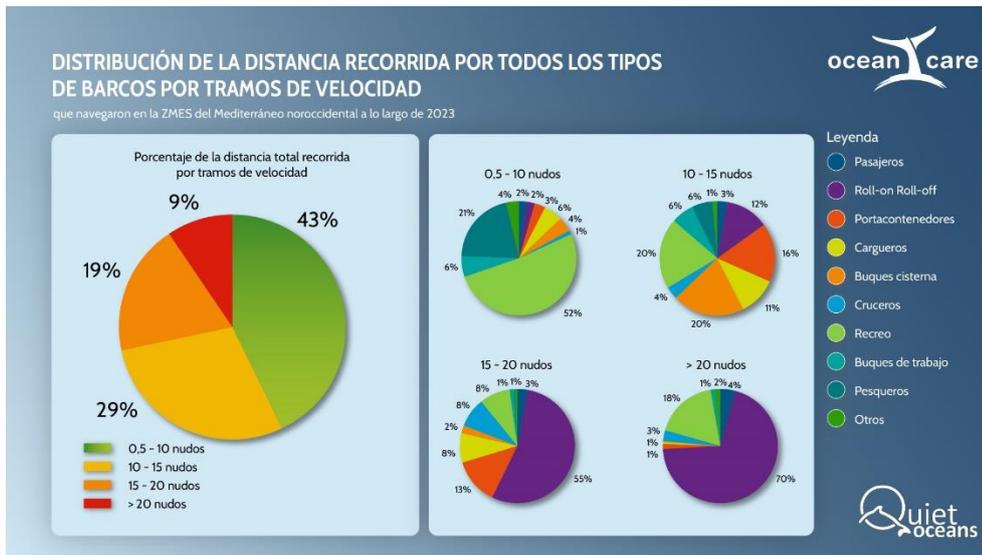
Los portacontenedores, cargueros y buques cisterna recorren la mayor parte de su trayecto a velocidades medias que oscilan entre los 10 y los 15 nudos. En estos tipos de barcos, navegar a 10 nudos, para reducir así al máximo el riesgo de colisiones con efectos letales para las ballenas no supondría una modificación sustancial de su actividad. Ello, además, permitiría mitigar sus efectos adversos sobre la biodiversidad marina, también en términos de ruido submarino y emisiones de gases de efecto invernadero y contaminantes atmosféricos. Los buques de carga rodada no sólo representan la mayor parte de la distancia recorrida en la zona, sino que también viajan la mayor parte del tiempo a velocidades superiores a 15 e incluso de más de 20 nudos.



Más de tres cuartas partes (el 79%) de la distancia total recorrida por el conjunto de los buques mercantes que navegaron en 2023 en la Zona Marina Particularmente Sensible (PSSA) del Mediterráneo noroccidental se hizo a velocidades superiores a 10 nudos. Considerado en su conjunto, el tramo de velocidad preponderante (37%) es el intervalo de velocidad de 10-15 nudos, y el 42% se hace a más de 15 nudos (13% a más de 20 nudos) lo que se aleja extraordinariamente del tramo de velocidad más seguro para las ballenas (10-12 nudos, como queda reflejado en las resoluciones de ACCOBAMS, basadas en el conocimiento científico).



Sólo el 15% de la distancia total recorrida por las 6 principales categorías de buques mercantes se consideraría como "velocidades seguras" para la biodiversidad marina en términos de riesgos de colisión. A medida que aumenta la velocidad, los transbordadores de carga rodada (Ro-ro ferries) se van desvelando como el tipo de barco que presenta un aumento significativo de la distancia recorrida en los tramos de velocidad más elevados, siendo claramente el predominante en el tramo de velocidad de más de 20 nudos.



Analizando conjuntamente todos los tipos de barcos (parte izquierda de la gráfica), y pese al efecto estadístico que se produce al incluir en el cálculo a las embarcaciones de recreo y los barcos de pesca (con una parte muy importante de su distancia recorrida a velocidades inferiores a 10 nudos), se evidencia que el 57% de la distancia total navegada por todos los buques en la ZMES en 2023 se recorrió a velocidades superiores a 10 nudos, lo que entraña serios riesgos para los rorcuales y los cachalotes.

Parte derecha de la gráfica: La importante cantidad de embarcaciones de recreo que navegan en la ZMES a lo largo del año queda evidenciada en las sustanciales proporciones de la distancia total recorrida para ese tipo de barco en cada categoría de velocidad. Sin embargo, las embarcaciones Roll-on Roll-off, aunque mucho menos numerosas representan, con gran diferencia, el tipo de barco que mayor distancia total recorre en el tramo 15 a 20 nudos y también por encima de los 20 nudos.



Los transbordadores de carga rodada (Ro-Ro ferries) presentan la menor proporción de distancia recorrida a velocidades inferiores a 10 nudos (consideradas como más seguras para la biodiversidad marina en términos de colisiones) seguidos de los cruceros, los cuales recorren la mayor parte de su trayecto a velocidades de entre 15 y 20 nudos. La mayoría de los buques pesqueros viajan a velocidades seguras durante aproximadamente el 85% de su recorrido, por lo que un límite de velocidad tendría una influencia mínima sobre ellos.

Para más información póngase en contacto:

Carlos Bravo, experto en políticas oceánicas de OceanCare, cbravovilla@oceancare.org