



**Mónica Mulero, directora de Operaciones de Salvamento Marítimo**

# “EL PRESTIGE FUE PARA NOSOTROS UN ANTES Y UN DESPUÉS”

“MEDIOAMBIENTE MARINO” SON DOS PALABRAS QUE COMPARTEN INICIAL Y VINCULACIÓN DIRECTA CON MÓNICA MULERO, LA PRIMERA MUJER –SÍ, TAMBIÉN CON M– QUE OCUPA EL CARGO DE DIRECTORA DE OPERACIONES EN SALVAMENTO MARÍTIMO. ESTA SOCIEDAD DEPENDIENTE DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA CELEBRA ESTE AÑO TRES DÉCADAS SALVANDO VIDAS Y PRESERVANDO EL MEDIOAMBIENTE MARINO. IP ENTREVISTA A MULERO PARA CONOCER LOS PRINCIPALES AVANCES DE LA ENTIDAD EN LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN MARINA EN ESTOS 30 AÑOS, ASÍ COMO SUS ÚLTIMAS INICIATIVAS.

## ¿Cuáles han sido los principales avances en la lucha contra la contaminación marina en España en estos 30 años?

Uno de los primeros avances de un organismo con competencias en materia de protección de medio ambiente marino fue la creación de Sasemar. Pero ha habido también otras medidas a nivel nacional e internacional que han cambiado bastante la situación de nuestros mares como: la eliminación de los petroleros monocasco; el alejamiento del dispositivo de separación de tráfico en Galicia; las inspecciones intensivas que han estado realizando desde marina mercante; o, por ejemplo, en Puertos del Estado, establecer una tarifa fija para todos los residuos que tienen los barcos, independientemente de la cantidad que tengan. Y por supuesto, el sistema de vigilancia ambiental que tenemos, con satélites, con aviones, etc. Estamos vigilando constantemente para que no se produzcan los famosos accidentes de petroleros monocasco. También, los medios que tenemos, que no tienen nada

que ver con los que teníamos hace 30 años a nivel de unidades aéreas y marítimas, equipos de contaminación y, sobre todo, equipos de profesionales bien preparados para dar respuesta a ese tipo de emergencias.

## En esto han tenido mucho que ver las nuevas tecnologías, ¿no?

Las tecnologías nos ayudan, sobre todo en materia de contaminación. Nos permiten vigilar más y mejor. Por ejemplo, que tengamos un programa de vigilancia satelital, nos permite vigilar muchísima superficie. De hecho, estamos vigilando en torno a tres veces el territorio nacional, la superficie que ocupa España, pero en el mar, cada tres días. Además, que los barcos tengan AIS nos permite ver si hay una mancha, quién ha pasado por allí, qué barco hubo, etc. Diría que, efectivamente, nos sirve como medida



### EN CLAVE PERSONAL

Licenciada en Ciencias ambientales, **Mónica Mulero** es actualmente la directora de Operaciones de Salvamento Marítimo, donde lleva trabajando más de 20 años en diferentes áreas. Es la primera mujer que ocupa este cargo de una sociedad dependiente del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. ●



"El Prestige fue para nosotros un antes y un después"  
Mónica Mulero



▲ Mónica Mulero supervisando una operación de Sasemar.

preventiva para que no ocurran este tipo de accidentes o de vertidos.

### **Hablando de vertidos... ¿En qué medida ha cambiado Salvamento Marítimo desde que sucedió el Prestige para evitar estos accidentes y minimizar sus consecuencias medioambientales?**

El Prestige fue para nosotros un antes y un después. En cuestión de medios, justo después aprobó un paquete de inversiones muy potente. Nos dotamos de aviones con sensores específicos para identificar vertidos, también con barcos que tienen capacidad de remolque para que si le pasa cualquier cosa a un barco no se nos vaya a la costa. También existen barcos con medidas específicas de contaminación marina para poder recoger los hidrocarburos en el agua. Nos pudimos dotar de seis bases estratégicas a lo largo de toda la costa española con equipos específicos de lucha contra la contaminación. Todas estas medidas nos han permitido prevenir muchos Prestige que podrían haber pasado y, cuando ha habido accidentes, limitar el impacto que han tenido. Creo que todas estas medidas, sin dudas, han posicionado a salvamento marítimo de España como un referente mundial.

### **Cuando ocurre un accidente, ¿cómo se coordina la operativa? ¿A quién se llama primero?**

Afortunadamente, desde 2012, está establecido un sistema nacional de respuesta de ante este tipo de contaminaciones o de accidentes en el que se especifica claramente qué es lo que hacemos cada una de las administraciones, porque tenemos a muchas administraciones involucradas, desde las marítimas a las terrestres, comunidades autónomas, ayuntamientos a nivel internacional con otros países, etc. Entonces, en este sistema nacional de respuesta está claramente identificado qué es lo que tenemos que hacer y eso es fundamental porque en este tipo de accidentes, que cada uno seamos conscientes de lo que tenemos que hacer es clave para conseguir una respuesta eficaz y eficiente.

### **¿Cuáles diría que son los desafíos principales que afronta actualmente Salvamento Marítimo?**

Desde el punto de vista medioambiental, la contaminación atmosférica es uno de ellos. Tenemos una legislación y unos retos muy ambiciosos que hay que cumplir. Y, por otro lado, las basuras marinas.

"Estamos vigilando en torno a tres veces el territorio nacional, la superficie que ocupa España, pero en el mar"

Desde el Prestige aprendimos mucho de accidentes con hidrocarburos. Sin embargo, sí que sigue siendo normal ver otro tipo de residuos como bolsas de plástico, cajas, colillas, redes a la deriva, etc. La mayor parte de todas estas basuras, el 80 %, viene de tierra y el 20 % vienen de barcos. Tenemos entonces un desafío de seguir reduciendo ese 20 % que proviene del sector marítimo.

### **En el año en el que se cumple el 50 aniversario del convenio Marpol, ¿se ha conseguido reducir la contaminación de los buques en España?**

Efectivamente creo que se puede afirmar que se ha reducido. Con respecto a accidentes de petroleros que pueden ocurrir, en los años 90, había en torno a ocho macro accidentes anuales en todo el mundo. A día de hoy apenas llega a uno. Así que todas estas medidas del doble casco y las inspecciones han funcionado. Respecto a las contaminaciones de los sentinazos, vertidos, limpieza de tanques, etcétera, en el programa de vigilancia aérea en el que tenemos avión satelital hemos detectado que está disminuyendo también, en torno a un 20 %, así que se puede afirmar claramente que la contaminación ha disminuido. Y una de las claves es el convenio Marpol, que fue un convenio realmente innovador y pionero. Ya en los años 80 hablaba de basuras marinas

y estaba prohibiendo el vertido de plásticos al mar desde los buques. En los 90 establece la obligación de doble casco. En los 2000, fija límites de SOX, de óxidos de nitrógeno, de medidas de eficiencia energética para reducir la emisión de gases de efecto invernadero. Tiene una serie de medidas que nos parecen muy normales a día de hoy, pero que hace casi 30-40 años eran realmente pioneras y además es un convenio para el ámbito internacional, con más de 150 países que lo firman.

### ¿Hasta qué punto se implica el sector pesquero con Sasemar?

Es uno de los principales sectores a los que les afecta la contaminación. Se calcula que las basuras marinas les generan en torno a un 1 o un 5 % de pérdidas. El sector lleva mucho tiempo colaborando, combatiendo en primera línea la contaminación de basuras marinas y, tanto los pescadores como los agricultores, tienen un papel muy proactivo a la hora de contribuir en la limpieza de los mares. Estamos totalmente alineados con él en el trabajo. Trabajamos todos juntos en el mismo barco para mejorar el estado del mar.

### En cuanto a la necesidad de reducir emisiones, ¿qué medidas se han tomado desde Sasemar para descarbonizar el sector?

Para el sector del transporte marítimo, la descarbonización es un reto, ya que prácticamente en su totalidad depende de combustibles fósiles y es cierto que es un sector muy eficiente, porque según los estudios entre el 50 y el 90 % de todo el comercio mundial pasa por el transporte marítimo. Sin embargo, de todos los sectores, el transporte solo emite un 13 % a pesar de canalizar tanto porcentaje del transporte de mercancías. Aunque es de los más eficientes, sí que es verdad que si tenemos en cuenta las emisiones totales que genera el ser humano, el sector del transporte marítimo supone un 3 %, una cifra relevante.

La Organización Marítima Internacional y la Unión Europea han desarrollado unos objetivos tremendamente exigentes. Se habla de que en el 2050 tiene que haber cero emisiones netas. Es un objetivo que va a suponer un punto de inflexión. Va a suponer nuevos combustibles, nuevos motores, nuevos diseños de barcos. Es ahora mismo uno de los grandes retos

para todo el sector. Nosotros como empresa armadora tenemos barcos, tenemos que ser ejemplares y trabajamos en ello, en reducir las emisiones sobre todo en puerto, en conectarnos a tierra con energía eléctrica para no generar emisiones o incluir criterios de eficiencia energética en las construcciones que, por ejemplo, estamos llevando a cabo en los salvamentos.



MUTUA PESCA

MUTUACASCOS  
Seguros Marítimos para toda clase de buques y embarcaciones.

MUTUACARGO  
Seguro de transporte aéreo, marítimo o terrestre de mercancías.

MUTUANÁUTICA  
Seguro de embarcaciones de recreo, vela y motor.

MUTUA DE SEGUROS DE ARMADORES DE BUQUES DE PESCA DE ESPAÑA

Claudio Coello, 78  
28001 Madrid  
+34 915 770 937  
mp@mutuapesca.es  
www.mutuapesca.es

Asegurando desde 1928



"El Prestige fue para nosotros un antes y un después"  
Mónica Mulero

"Los resultados son muy esperanzadores y esperamos que sean un paso importante tanto en salvamento como en contaminación marina"

**¿En qué punto se encuentra el proyecto iSAR? ¿Qué mejoras prevé introducir en los servicios de salvamento?**

El proyecto iSAR es un proyecto financiado por la UE de 21 millones de euros que ha trabajado en tres líneas básicamente. Son muchas más, pero destacaría tres. La primera es que tengamos unas buenas comunicaciones satelitales que nos permita ver en tiempo real qué está pasando en el mar. Esto a la gente de tierra nos parece algo muy obvio, pero en el mar es complicado tener imágenes con una alta latencia, que se vea bien lo que está pasando, así que uno de esos ejes consiste en tener ojos y que podamos ver qué es lo que está pasando en el mar. El otro eje es desarrollar sensores que nos permitan identificar a personas en el agua de noche o detectar, por ejemplo, conta-

minación marina de forma automática. La última línea es tener músculo, porque cuando estás vigilando hace falta estar muy presente en el mar y hay que estar constantemente sobrevolando con mucho tiempo. Para ello, hemos desarrollado drones que de forma automática puedan llevar estos sensores y estas comunicaciones satelitales, para que nos traigan lo que ven a tiempo real y podamos tener una respuesta más efectiva en materia de vigilancia o respuesta.

Ahora tenemos que probar realmente los resultados de estos productos innovadores, porque son cosas que no existían en el mercado. La verdad es que los resultados son muy esperanzadores y esperamos que sean un paso importante tanto en salvamento como en contaminación marina. ●

gráficas  
**anduriña**

ã

*Les desea  
Felices Fiestas*

Avda. San Xoán 32 • 36995 POIO (Pontevedra)  
Telf.: 986 77 80 11 • e-mail: [comercial@andurina.com](mailto:comercial@andurina.com) [www.andurina.com](http://www.andurina.com)