

El reciclatge arriba a la nàutica

La Fundació Mar i l'Associació Nereo han creat el Centre de Reciclatge d'Embarcacions, el primer de tot Europa que pretén treure profit dels vaixells que ja no es fan servir i tornar a utilitzar els materials de primera qualitat que, altrament, quedarien abandonats.

Amb un creixement indeturable de prop de 400 noves matriculacions cada any, el sector de la nàutica esdevé un important eix per a les economies costaneres dels Països Catalans. Pel camí, el sector ha anat trobant sortides a les demandes de sostenibilitat que s'exigeixen en els processos industrials, amb l'objectiu de reduir al mínim l'impacte sobre el medi en què es desenvolupa l'activitat: la mar. Però, malgrat tots els esforços, la indústria nàutica encara no ha trobat cap solució al problema d'arrel: l'impacte de les embarcacions que romanen en desús sobre el territori.

Embarcacions abandonades. Segons el pla de ports de Catalunya, actualment al Principat hi ha 47 dàrsenes esportives, amb una oferta de 48.500 places, de les quals 28.641 són amarradors. De resultes de la bonança econòmica d'aquests darrers anys, el nombre d'embarcacions matriculades va passar de 42.646 l'any 1994 a 78.410 de 2004. Descomptant les embarcacions que es donen de baixa i les que són venudes a uns altres països, les estimacions més realistes parlen d'un parc nàutic de 45.000 a 55.000 embarcacions. I la tendència és a créixer i a consolidar-se a tota la Mediterrània. "Les previsions calculen una flota de 56.000 a 60.500 embarcacions el 2015 a Catalunya", explica Miquel Ventura, patró fundador i cap del desenvolupament de projectes de la Fundació Mar, entitat compromesa amb la promoció de l'estudi, el creixement i la

conservació dels ecosistemes marins litorals de la Mediterrània.

Les interferències entre sostenibilitat i nàutica es manifesten en aquest punt. "Cada vegada generem més embarcacions que tenen un cicle de vida més aviat llarg, però que els 15 o 20 anys vinents quedaran en desús. I ningú no ha assignat cap destinació correcta a aquests vehicles", lamenta Ventura. Només cal veure on resten les despulles d'aquestes embarcacions no utilitzades: engolides per la mar, abandonades entre arrossars o compartint un nínxol erroni amb tota mena d'automòbils als centres de desballestament.

Aquesta realitat contrasta amb les bones intencions que intenten transmetre les lleis. La directiva europea 2006/12/CE disposa que els estats membres han de prohibir l'abandonament, el vessament i l'eliminació incontrolada de residus, al mateix temps que fomenta la prevenció, el reciclatge i la transformació dels residus per a poder-los reutilitzar. En el cas de la nàutica, però, "al final t'adones que si el navegant vol ser responsable amb el seu vaixell en desús, no té facilitats per fer-ho", sintetitza Ventura. Ell mateix fa la translació al sector de l'automoció per cercar la direcció a seguir: "Quan no vols usar un cotxe t'obliguen a donar-lo de baixa per no haver de pagar l'impost de circulació, però en el món de la nàutica ni tan sols hi ha un impost de navegació", posa per exemple. Ara s'estudia la possibilitat de crear un impost anual que obligui els propietaris a donar de baixa les

embarcacions quan no les vulguin fer servir més. Sens dubte, aquesta mesura afavoriria el tancament del cicle del producte.

Centre de Reciclatge d'Embarcacions. Tot i els esforços d'aquests darrers anys per a trobar un equilibri entre els interessos empresarials i el respecte pel medi en el sector de la nàutica, no s'ha tractat sobre què cal fer de les embarcacions en desús. La Fundació Mar i l'Associació Nereo han començat a avançar cap a una solució. El mes vinent presentaran l'avantprojecte del seu Centre de Reciclatge d'Embarcacions, una iniciativa sense precedents a Europa que vol plantar cara a l'augment progressiu d'embarcacions en desús i mitigar el fort impacte ecològic que representa aquest parc d'embarcacions abandonades.

El Centre de Reciclatge d'Embarcacions ja ha fet les passes inicials sobre el paper. La primera gran qüestió a resoldre serà l'emplaçament. "Hem de buscar punts crítics, punts de màxima densitat d'embarcacions, i propers a algun eix de comunicacions important", diu Ventura. Tossa de Mar, Lloret de Mar, Blanes, Malgrat de Mar, Santa Susanna, Pineda de Mar, Calella, Salou o Cambrils podrien ésser emplaçaments del centre. "Més endavant, la iniciativa podria arribar a més punts de la Mediterrània", proposa Ventura. València, Eivissa, Mallorca i Menorca serien futures candidates per a allotjar un centre propi de reciclatge d'aquests vehicles.

El nou Centre de Reciclatge d'Embarcacions s'encarregarà de desballestar i vendre o revalorar els productes que s'extreguin de les embarcacions. "Cal tenir en compte que tots els materials que podem trobar a les embarcacions són de primera qualitat", explica el cap del desenvolupament de projectes de la Fundació Mar. "Alguns, com les antenes, fabricades amb fustes nobles, tenen una valoració fàcil, però el reciclatge d'alguns altres, com la fibra de vidre,



MIGUEL VENTURA

Sovint, les embarcacions velles van a parar a un centre de desballestament d'automòbils o simplement resten abandonades a qualsevol lloc.

és un repte”, afegeix. Ventura apunta la necessitat de crear un departament d'R+D+i que investigui els possibles usos d'aquests materials un cop reciclats. El món de l'automoció o de la línia blanca de frigorífics, en què la Unió Europea obliga a reciclar tants subproductes com sigui possible, ja han obert camí. Això vol dir, alhora, una nova mentalitat en el disseny d'aquests productes, pensant en el futur dels materials un cop han acabat el seu cicle de vida.

Tot i les immenses possibilitats que s'obren amb aquesta iniciativa, Ventura és conscient dels esculls que caldrà

superar. En primer lloc, un de físic. “Hi ha un problema d'escala. Aquí pots arribar a traslladar un vaixell de 12 metres amb un camió, però si l'embarcació és més gran tenim un problema de transport que encareix el procés de desballestament i de revaloració dels materials a reciclar”. Ara per ara, aquest problema seria menor, perquè es calcula que de les embarcacions matriculades actualment a Catalunya gairebé el 37% fan entre 6 metres i 8 d'eslora, el 20,5% no arriben a 6 metres, i el 18,7% fan entre 8 metres i 10. Només un 10,4% sobrepassen els 12 metres. Però les previsions

de creixement indiquen un augment del nombre d'embarcacions d'eslores superiors a 15 metres. Per a aquests casos, la Fundació Mar estudia la possibilitat de traslladar una unitat al lloc on hi hagi l'embarcació per fer-ne un primer desballestament *in situ* i, des d'allí, transportar-la cap al centre.

El segon escull és econòmic. Per a Ventura, la fórmula de titularitat del nou Centre de Reciclatge d'Embarcacions “ha de ser la de consorci, amb una forta sinergia entre l'empresa privada i l'administració a tots els nivells. Sigui com sigui, el centre ha de ser rendible”.

Patronal, usuaris i administracions ja han mostrat interès pel projecte a fi d'intentar, cadascun des de les pròpies possibilitats i necessitats, tancar el cicle de la sostenibilitat al món de la nàutica.

El Centre de Reciclatge d'Embarcacions s'encarregarà de desballestar i vendre o revalorar els productes que s'extreguin de les embarcacions

Laura De Andrés Creus