europa press
Usuario: Password: Entrar
Buscador: Noticias
Actualidad Finanzas Deportes Agendas Información Multimedia Comunicación Cont

Política
Justicia
Internacional
Iberoamérica
Sociedad
Salud
Comunicados
Lenguas
Agencia de Información Local de Extremadura

Destacados
Telefónica
Sociedad de la información
endesa
Te Ofrece Canal Energía
VIAJES El Corte Inglés
Te Ofrece Canal Turismo
CEPSA
Te ofrece Canal Deportes
CAJA MADRID
Te ofrece La Cultura

Sociedad

(Ampliación)Prestige.- El Plan Repsol extrae en un mes la quinta parte del fuel del pecio

La pasada madrugada llegó a la zona de operaciones la tercera lanzadera, a la que se unirán otras dos más adelante

VIGO, 2 Jul. (EUROPA PRESS) -

El Plan Repsol ha extraído ya la quinta parte del fuel de interior del petrolero Prestige, en concreto 2.500 de las 13.100 toneladas que permanecieron en cuatro tanques de proa después del naufragio.

La extracción de las 2.500 toneladas se ha llevado a cabo en solo un mes, dado que la primera operación de carga de lanzadera tuvo lugar el pasado 2 de junio, según indicó hoy a Europa Press el director de operaciones del Plan Repsol, Alberto del Corral, durante una visita al buque Polar Prince, desde el que se dirigen las maniobras.

Del Corral precisó que tras el primer mes de trabajo los responsables del plan están "totalmente convencidos del éxito" de la operación, de modo que todo apunta a que la extracción del fuel estará concluida para finales del próximo mes de septiembre, tal y como estaba previsto.

Además, la llegada en la pasada madrugada de una tercera lanzadera, que estará operativa en 24 horas, permitirá imprimir un mayor ritmo a las actuaciones. Las lanzaderas son conducidas por robots submarinos hasta los 3.820 metros de profundidad en los que está hundido el barco, a una distancia de unos 283 kilómetros de la costa gallega.

TIEMPOS DE LLENADO

A esta tercera lanzadera se unirán más adelante otras dos. Estos ingenios, con capacidad para albergar 350 litros de fuel cada uno, fueron encargados a la empresa viguesa Aister, si bien su construcción se ha repartido con otros astilleros de Vigo y la Factoría Naval de Marín.

A día de hoy el llenado de cada lanzadera, una vez conectada a cualquiera de las cinco válvulas implantadas por los robots submarinos en los tanques de proa, transcurre durante diez horas. Sin embargo, la operación completa de descenso de la lanzadera hasta el pecio y posterior ascensión, con la recogida final del fuel del artefacto, mediante una tubería, hacia el buque-tanque Odín, necesita unos dos días.

Los técnicos prevén que a medida que el fuel vaya siendo extraído de los tanques de proa la velocidad de salida del mismo hacia las lanzaderas será menor. La disminución de su volumen supondrá que la diferencia de densidad entre el hidrocarburo y el agua marina ya no actúe tan intensamente como elemento que obliga al primero a salir hacia el exterior. De hecho, se espera que en tales circunstancias las operaciones de carga y descarga puedan tardar cinco días.

Será en esos momentos cuando contar con mayor número de lanzaderas será más importante para el operativo, puesto que se podrán tener hasta dos conectadas a las válvulas que dan acceso a los tanques. En la actualidad se utilizan dos simultáneamente, pero de modo que mientras una permanece pegada al pecio, la otra está siendo descargada a unos 60 metros de la superficie.

BIORREMEDIACION

No obstante, el método de lanzaderas solo conseguirá extraer del 90 al 95 por ciento del hidrocarburo, dado que permanecerá un resto adherido a las paredes e intersticios de los tanques.

Para esta porción se empleará un método de biorremediación mediante la introducción de

cilindros rellenos con un nutriente --ideado por investigadores de la Universidad de Granada-- que favorece la reproducción de bacterias que comen fuel.

Estas bacterias son autóctonas de los tanques en los que se guarda hidrocarburo. Cada uno de los cilindros portará una tonelada de nutriente y los científicos consideran que serán necesarias unas 60 toneladas del fertilizante.

Se prevé que los cilindros estén colocados a mediados de octubre, operación tras la cual se sellaran herméticamente los depósitos. No obstante, las bacterias autóctonas del agua de los tanques fortalecidas con nutriente no habrán acabado con todo el fuel restante hasta transcurrido un plazo aproximado de 15 años.

REPUTACION Y EXPERIENCIA

Del Corral indicó que para Repsol YPF es "un orgullo" haber sacado adelante un proyecto que "nunca nadie había hecho jamás en el mundo", además de significar una "reputación" y una "experiencia" muy valiosas para la compañía, de cara al exterior.

El director de operaciones del plan apostilló que la tecnología y métodos desarrollados por Repsol para sacar el fuel del Prestige "puede que tenga aplicación" de carácter industrial, si bien "en un futuro más bien lejano", dado que por ahora las compañías petrolíferas del mundo "no barajan trabajar más allá de 2.000 o 2.500 metros de profundidad".

El Plan Repsol, cuya coordinación corresponde a la Vicepresidencia Primera del Gobierno, tendrá un coste definitivo de unos 100 millones de euros, que aporta el Ministerio de Fomento. Por su parte, el Ministerio de Educación y Ciencia se encarga del seguimiento científico-técnico de las operaciones.

Los responsables del operativo también destacaron la magnitud del plan de contingencia adjunto a la operación, consistente en la presencia permanente en el lugar de cuatro remolcadores, para actuar en el hipotético caso de que se produjera algún fallo en alguna de las fases de la operación y se escapara fuel hacia la superficie. Estas embarcaciones, dotadas para la lucha anticontaminación, se encargarían de cerrar un perímetro que impediría la expansión del hidrocarburo.

© 2004 Europa Press. Está expresamente prohibida la redistribución y la redifusión de todo o parte de los servicios de Europa Press sin su previo y expr