



Mediterráneo noroccidental, el tráfico marino es una ‘trampa mortal’ para las ballenas

Posted on Octubre 3, 2025

Por Victoria H.M

El Mediterráneo noroccidental se ha convertido en una de las regiones más peligrosas del mundo para las grandes ballenas. Este mar, especialmente las aguas situadas frente a las costas de Francia, España e Italia, es un punto de intenso tráfico marítimo.

Cada día miles de buques mercantes, ferris y embarcaciones turísticas cruzan estas rutas, lo que convierte el espacio en una trampa mortal para especies como el rorcual común, la segunda ballena más grande del planeta.

Barcos y más barcos que chocan mortalmente contra las ballenas

Las colisiones con barcos son la principal causa de muerte inducida por el ser humano para las grandes ballenas del noroeste del Mediterráneo, entre las que destacan el rorcual común y el cachalote, ambas clasificadas “en peligro de extinción” por la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN).

Con el fin de hacer frente a este grave problema y reducir el riesgo de colisiones letales, la Organización Marítima Internacional (OMI) aprobó en 2023 la designación de esta área como Zona Marina Especialmente Sensible (ZMES), y estableció una medida de carácter voluntario para reducir la velocidad de los barcos a 10-13 nudos. 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 es superior a los 10 nudos.

En la ZMES del noroeste del Mediterráneo se ubica el Corredor de Migración de Cetáceos. Este espacio de alto valor ecológico fue designado por España en 2018 como Área Marina Protegida (AMP) y como Zona Especialmente Protegida de Importancia para el Mediterráneo (ZEPIM) por el Convenio de Barcelona de Naciones Unidas en 2019.

Pese a la declaración de esta ZMES por parte de la OMI, el análisis comparativo de los datos sobre la distancia recorrida por los barcos –según distintos tramos de velocidad– durante su tránsito por la zona en 2023 y 2024, permite concluir que las navieras no están incorporando las recomendaciones de la OMI de reducir la velocidad en dicha área. Por lo tanto, persiste un grave riesgo de colisiones de buques con grandes ballenas (rorcuales comunes y cachalotes), con consecuencias letales para éstas.

Según los datos del análisis –llevado a cabo por Quiet Oceans y encargado por OceanCare– el comportamiento general de navegación de los buques, especialmente en términos de velocidades medias, se mantiene estable en ambos años. De los casi 48 millones de kilómetros recorridos por el conjunto de los barcos que navegaron por aguas de esta ZMES en 2023 y en 2024, el 57 % de la distancia total recorrida se realizó a velocidades superiores a 10 nudos, sin variaciones significativas entre ambos años (56,9 % en 2023 y 57,5 % en 2024).

El peligro de los ferris

En el caso de las seis principales categorías de buques mercantes, más del 80 % de la distancia total recorrida (equivalente a más de 25 millones de kilómetros) se realizó a velocidades superiores a 10 nudos (84,8 % en 2023 y 82,8 % en 2024). Si nos centramos en los ferris –tanto de pasajeros como de carga rodada (Ro-Ro)– esa proporción superó ligeramente el 90 % en ambos años. Los ferris son los buques que recorren las mayores distancias a alta velocidad, lo que los convierte en una fuente significativa tanto de ruido submarino como de riesgo de colisión.

“Los datos son contundentes y demuestran que las recomendaciones de reducción de velocidad voluntarias no están siendo suficientes para proteger a las ballenas en peligro de extinción. La ZMES del noroeste del Mediterráneo y la AMP del Corredor Migratorio de Cetáceos representan una oportunidad histórica para que estas figuras de protección sean una realidad y no se queden en una declaración de intenciones. El siguiente paso lógico sería dotarlas de medidas obligatorias, lo que proporcionaría la

seguridad jurídica necesaria y un marco de igualdad de condiciones para que el sector continúe operando sin amenazar la vida de estos grandes mamíferos”, han manifestado los portavoces de las organizaciones.

La reducción de velocidad de los barcos tiene múltiples efectos positivos en el medio ambiente: además de reducir el riesgo de colisiones letales con ballenas y el ruido submarino, permite disminuir de forma muy significativa –con efecto inmediato y a un mínimo coste– las emisiones de CO₂, así como contaminantes atmosféricos como los óxidos de azufre (SO_x), los óxidos de nitrógeno (NO_x), las partículas y el carbono negro.

“El Gobierno español tiene que aprobar un plan de gestión que regule eficazmente las actividades humanas que amenazan el AMP Corredor de Migración de Cetáceos del Mediterráneo, cuyo objetivo es salvaguardar hábitats críticos para especies amenazadas como el rorcual común y el cachalote. Aunque el proceso ya está en marcha y la publicación del plan está prevista para junio de 2026, llega con varios años de retraso”, han añadido.

Petición de los ecologistas para defender a las ballenas

El Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO), en coordinación con el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MITMS), lidera su elaboración mediante un proceso participativo con la sociedad civil. Varias organizaciones ambientales reclaman que se incluya una reducción obligatoria de la velocidad de los buques en toda la AMP/ZEPIM, como medida urgente para reducir las colisiones y el ruido submarino.

En concreto, solicitan:

La implementación de un límite general de velocidad obligatorio de 10 nudos para todas las embarcaciones, incluyendo las recreativas, que naveguen dentro del ámbito territorial del Corredor de Migración de Cetáceos del Mediterráneo.

Las excepciones a este límite de velocidad de 10 nudos implicarían:

- Diseñar, con la ayuda de los pertinentes estudios científicos, un dispositivo de separación de tráfico (TSS, en inglés) por el que los buques mercantes deberán navegar obligatoriamente a una velocidad reducida con respecto a su velocidad media operativa en un porcentaje a determinar, para cada categoría de barcos, en base a los correspondientes estudios científicos y técnicos.

- Determinar, para los ferris operando en régimen de servicio público, que ya siguen unas trayectorias fijas, en base a los pertinentes estudios científicos, una reducción de velocidad obligatoria que permita maximizar la reducción del riesgo de colisiones sin poner en riesgo la calidad del servicio que proporcionan.

Hasta la fecha, la petición ha sido respaldada por 60 personas del ámbito científico y jurídico, y fue entregada a la vicepresidenta y ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, Sara Aagesen, durante la Conferencia de la ONU sobre el Océano (UNOC3) en junio de 2025. En dicho encuentro, la vicepresidenta Aagesen confirmó su compromiso de establecer medidas para reducir la velocidad de los buques en la citada AMP/ZEPIM. Asimismo, se ha establecido un grupo de trabajo conjunto entre el MITECO, el MITMS, sectores económicos y ONG para concretar las medidas de reducción de velocidad.

Las organizaciones confían en que este mecanismo permitirá alcanzar soluciones equilibradas que compatibilicen la protección ambiental con las necesidades del transporte marítimo. Su primera reunión, y única hasta el momento, tuvo lugar el pasado 26 de mayo en Madrid. Desde las entidades citadas se ha reclamado la reactivación urgente de este grupo de trabajo.

Limitar la velocidad de los buques en áreas de alta presencia de ballenas, establecer corredores marítimos que reduzcan el riesgo de colisiones y reforzar la vigilancia mediante sistemas de detección serían medidas urgentes que hay que tomar en cuenta. De lo contrario, el Mediterráneo podría perder para siempre a uno de sus habitantes más majestuosos.