

A pesar de que este Comité Científico ha informado recientemente sobre la estabilidad estructural de los pecios del *Prestige*, se considera conveniente dar una respuesta más concreta a algunas preguntas que se puedan formular sobre la estructura de los restos del barco.

Dada la presión de más de 350 atmósferas existente en el fondo marino donde se encuentran ambas estructuras, ¿se puede pensar que la estructura se está rompiendo?

La respuesta es, definitivamente, no. Todos los tanques han compensado internamente esa presión, ya que están abiertas o rotas las tuberías de fondo de carga y descarga de combustible de cada tanque. Por tanto, la única presión que hay sobre la estructura del casco del buque, es la diferencia de presiones provocada por la menor densidad del fuel que hay dentro. Este diferencial de densidad es de aproximadamente 33 kg/m^3 , lo que, para un puntal (altura del casco) de 18.7 m que tiene el buque, supone una presión máxima en cubierta de 617 kg/m^2 , que equivalen a 0.602 metros de columna de agua. La carga de diseño del casco es del orden de 30 veces más alta.

Además, este diferencial de presiones, tampoco es suficiente para provocar deformaciones plásticas adicionales a las ya existentes, que pudieran producir una reducción del volumen de los tanques que ayudara a expulsar el fuel de su interior (efecto ‘pasta de dientes’)

¿La aparición de ‘nuevas’ grietas no desmiente este razonamiento?

Las fugas a las que se refiere la pregunta no son ‘nuevas’, sino que se han identificado con posterioridad a las dos primeras campañas del *Nautile*. El batiscafo no pudo entonces acceder libremente a todas las zonas del pecio. En la tercera campaña se pudo limpiar de obstáculos algunas zonas de cubierta, por lo que cuando se pudo acceder a ellas se encontraron fugas no identificadas anteriormente .

Las fugas identificadas hasta este momento son veinte, sumadas las de proa y popa y de ellas, a 21 de Diciembre fecha de la última inmersión del *Nautile*, quedaron 2 obturadas completamente y 3 parcialmente.

Entonces, ¿estamos seguros de que no se van a abrir nuevas grietas?

Sí. Las grietas que se han producido en los pecios han sido seguramente causadas por el impacto de ambos trozos del casco contra el fondo marino. En este momento sólo actúan sobre el casco las presiones debidas a las diferencias de densidades, como se ha comentado anteriormente. Estas presiones no pueden producir la concentración de tensiones necesaria para ocasionar nuevas grietas o para agrandar las existentes.

¿Van a abrirse otras vías de fuga como tapas de escotillas, registros, etc.?

No, por las razones que se han expuesto. Las tapas que se han abierto, lo han hecho por deformación local debida a la onda de presión transmitida en los tanques por el impacto de los pecios contra el fondo marino. Con ambos pecios estabilizados sobre dicho fondo no hay ninguna fuerza capaz de abrir nuevas fugas.

Sin embargo, a lo largo del proceso de limpieza de obstáculos, sellado y verificación del mismo, no se excluye la posibilidad de identificar alguna otra fuga no detectada hasta ahora.
