

LA CATÁSTROFE DEL *PRESTIGE* CINCO AÑOS DESPUÉS



Noviembre 2007

ECOLOGISTAS
en acción



verdegaia

El 13 de noviembre de 2002 un petrolero con 77.000 toneladas de fuelóleo se encontraba a la deriva frente a las costas de Muxía (Galicia). Comenzó así la catástrofe del *Prestige*. ¿Cómo vemos la situación cinco años después? ¿Qué se ha hecho, y qué queda por hacer, para evitar un “nuevo *Prestige*”?

LA COSTA Y EL MEDIO MARINO

Galicia: después de la marea negra, la marea gris

Muchos tramos costeros de Galicia resultaron seriamente dañados por la catástrofe del *Prestige*, no sólo debido a la contaminación por fuel, sino también a la ejecución de las tareas de limpieza sin tener en cuenta consideraciones ambientales, especialmente durante los primeros meses. La recogida de fuel, en la que colaboraron voluntariamente decenas de miles de personas, algunas actuaciones de regeneración, y la capacidad de recuperación del medio, han conseguido reducir en gran medida los daños ambientales, aunque la huella de la marea negra no ha desaparecido totalmente, siendo todavía visible en algunas playas de arena o de cantos rodados (Arnela, Nemiña, Cuño, Corrubedo...) y acantilados (Petón Vermello,...).

La catástrofe del *Prestige* no sólo trajo una marea negra, sino también una marea gris, una marea de hormigón, de consecuencias igualmente nefastas para la costa. Nos referimos a las infraestructuras en cuyo impulso influyeron las consecuencias políticas de la catástrofe, especialmente al puerto exterior de A Coruña. O al crecimiento de la actividad urbanística, desencadenada en parte por la mayor visibilidad de la costa afectada: un tercio de los municipios del litoral gallego triplicó sus viviendas, sobre todo segundas residencias, en los últimos tres años. Una marea gris que podría extenderse más en los próximos años y que tiene la misma raíz que la marea negra: un modelo económico insostenible que despilfarra recursos naturales y destruye el territorio.

Cantabria: las secuelas todavía se sienten

Los vertidos del *Prestige* afectaron al litoral cantábrico, siendo Cantabria la comunidad más perjudicada. El fuel alcanzó a 35 playas y 21 sectores de costa rocosa, con un 97% de los arenales afectados. La cantidad de fuel recibido fue tal que un año después de la llegada de la primera marea negra se podía seguir observando fuel en todos estos puntos, en 23 de ellos de forma muy importante. Cinco años después, las huellas del *Prestige* todavía resultan visibles en zonas rocosas.

La Universidad de Cantabria desarrolló un programa de seguimiento ambiental en rías y estuarios, zonas rocosas y playas. Los resultados de estos trabajos concluyeron que no se observaba una variación importante en los ecosistemas marinos durante el período de estudio. Sin embargo, la validez de estos resultados es muy cuestionable, y no aportan una verdadera información sobre la afección a los ecosistemas marinos, puesto que no existían datos previos sobre el estado real de estos ecosistemas.

Además, el seguimiento de la evolución de estos ecosistemas se ha abandonado, por lo que será imposible determinar el alcance real de esta catástrofe. De hecho, el fuel que sigue enterrado en arenales y en los fondos marinos no se ha cuantificado, pero continúa actuando como un contaminante con efectos crónicos sobre los organismos del medio marino.

La contaminación invisible

Las sucesivas mareas negras del *Prestige* provocaron a corto plazo mortandades masivas de muchos organismos marinos, por ejemplo, la de entre 115.000 y 300.000 aves, la mayor por una marea negra en Europa estimada hasta ahora¹. Pero los efectos de la contaminación causada por una marea negra catastrófica se dejan sentir también a medio y a largo plazo, cuando el petróleo ya no es visible. En el caso del derrame de petróleo del *Exxon Valdez* en Alaska, se ha detectado que muchas especies afectadas no se habían recuperado totalmente diez años después. Además, hay que tener en cuenta que, a largo plazo, es difícil distinguir entre los posibles efectos de una marea negra y los de otras fuentes de contaminación. Y que la contaminación por hidrocarburos no sólo procede de accidentes de petroleros monocasco como el *Prestige*, sino que también procede, y de forma muy significativa, de prácticas extendidas de limpieza de tanques en alta mar, de vertidos en puertos,... lo cual hace que exista un vertido permanente de petróleo al mar.

Conviene resaltar que los organismos acuáticos pueden acumular hidrocarburos aromáticos policíclicos (HAPs) del agua, sedimentos y alimento. La acumulación de HAPs, como los procedentes del vertido de fuel del *Prestige*, repercute sobre la biología de las especies y en su potencial toxicidad. Por ejemplo, un estudio realizado en el País Vasco señaló una relación a corto plazo entre la contaminación por HAPs después de las mareas negras del *Prestige* y la disminución en el éxito reproductivo de la población de halcón peregrino (*Falco peregrinus*) de Bizkaia. Este estudio pone de manifiesto la necesidad de realizar un seguimiento a largo plazo de los efectos crónicos e indirectos derivados de la exposición a pequeñas concentraciones de hidrocarburos².

¿Qué proponemos?

Es necesario garantizar un buen seguimiento del estado de los ecosistemas, no sólo para conocer con mayor profundidad los efectos de la catástrofe del *Prestige*, sino también para valorar la repercusión de otras alteraciones ambientales.

Resulta imprescindible la elaboración y difusión pública de un estudio que recopile toda la información disponible -en informes para las Administraciones, revistas científicas,...- en relación con los efectos ambientales de la catástrofe del *Prestige* investigados hasta el momento. En él se deben señalar posibles carencias en la

1 El impacto del "Prestige" sobre las aves marinas de Galicia, tres años después. Sociedade Galega de Ornitología (SGO).

2 Short-term effects of the Prestige oil spill on the peregrine falcon (*Falco peregrinus*). Iñigo Zuberogoitia, Jose Antonio Martínez, Agurtzane Iraeta, Ainara Azkona, Jabi Zabala, Begoña Jiménez, Rubén Merino, Gema Gómez. Marine Pollution Bulletin 52 (2006).

investigación y apuntar medidas para corregir los impactos de la contaminación que persiste.

Los problemas de nuestras costas y mares van mucho más allá de episodios catastróficos como el del *Prestige*. Por ello, las organizaciones ecologistas demandamos estrategias ambiciosas de gestión integrada del litoral que eviten la “mediterraneización” de las costas gallega y cantábrica y garanticen su recuperación. Asimismo, es urgente solucionar los problemas de sobreexplotación de los recursos pesqueros y marisqueros, a través, por ejemplo, de la creación de reservas como la promovida en una de las zonas más afectadas por los vertidos del *Prestige* por la cofradía de pescadores de Lira (Galicia).

LA SALUD

Las secuelas de la falta de protección durante las tareas de limpieza

Las autoridades no consideraron adecuadamente desde el primer momento los efectos potenciales de la exposición más o menos prolongada al fuel durante las operaciones de limpieza. Éstas se realizaron, en muchos casos, sin adoptar medidas de protección eficaces, lo que no sólo provocó afecciones de forma inmediata (irritaciones, dermatitis,...), pues se ha podido comprobar que la exposición al fuel no ha sido irrelevante para la salud a largo plazo. Así, un estudio de la Universidad de A Coruña reveló la existencia de alteraciones genéticas y hormonales. Otro estudio de un equipo de investigadores de varios hospitales y centros de investigación realizado entre marineros y mariscadoras de Galicia detectó problemas respiratorios (tos crónica, dificultades para respirar por la noche,...) dos años después del vertido.

Una de las lecciones importantes de la catástrofe del *Prestige* es que no se deben minimizar los perjuicios para la salud humana de la exposición al petróleo y sus derivados, tampoco a largo plazo.

¿Qué proponemos?

Es necesario profundizar en el conocimiento de las secuelas de la exposición al fuel del *Prestige* y garantizar toda la asistencia necesaria a las personas afectadas.

LA SEGURIDAD DEL TRÁFICO MARÍTIMO Y LA LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN

La siniestralidad marítima sigue siendo muy alta

A pesar de algunos avances, sigue existiendo una altísima siniestralidad marítima. Sólo en los últimos meses han naufragado: el buque frigorífico *Sierra Nava* (Algeciras), el petrolero *Samotraki* (Gibraltar), el buque *Don Pedro* (Ibiza), así como el

petrolero *Torm Gertrud* y el chatarrero *New Flame*, que sigue semihundido a media milla de Gibraltar, con 42.000 toneladas de chatarra.

La proliferación de estos accidentes se está produciendo en un contexto de creciente informatización y mecanización de la navegación en los buques. Es decir que, lejos de estar resolviendo el problema, esta mecanización está siendo un elemento de mayor complejidad en el pilotaje de barcos que está pudiendo incidir en la mayor siniestralidad.

No se ha hecho todo lo posible para evitar un "nuevo *Prestige*".

Seguridad marítima y lucha contra la contaminación: actuando a golpe de tragedia o no actuando

Han transcurrido cinco años de la catástrofe del *Prestige* y la seguridad marítima ha mejorado, en particular en las costas españolas y europeas: "Legislamos a golpe de tragedia". La movilización social que suscitó la tragedia del *Prestige* en Galicia y en el resto del Estado español ha tenido mucho que ver en ello. También en una mejor dotación de medios para combatir los vertidos de petróleo desde el mar en aguas españolas.

La *Organización Marítima Internacional (OMI)* y la *Unión Europea (UE)* aprobaron medidas contra los petroleros monocasco, que disponen únicamente de una barrera de separación entre los tanques de petróleo y el mar. El Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a la contaminación por hidrocarburos aprobó nuevos protocolos, la UE ha prohibido la entrada en puertos europeos de fuel pesado en buques monocasco, el Plan Nacional de Salvamento Marítimo ha aumentado más de 6 veces su presupuesto para el periodo 2006-2009,...

Pero lo cierto es que el transporte de crudo en aguas internacionales es uno de los negocios más difíciles de controlar y regular, ya que proliferan los buques abanderados con pabellones de conveniencia (buques pertenecientes a sociedades ficticias con sede en un paraíso fiscal, como el *Prestige*), existen fuertes intereses económicos de la poderosa industria petrolera, hay además una enorme complejidad jurídica a la hora de buscar responsabilidades en caso de catástrofe, y también abundan las reticencias de los países con gran industria naviera cuando se proponen medidas restrictivas³.

Al mismo tiempo, el tráfico de buques se incrementa (el corredor frente a las costas gallegas ya soporta al año 100.000 barcos) y el 25% de la flota mundial todavía no tiene doble casco (por la moratoria existente hasta el 2010), transportando no sólo crudo y derivados, sino otras mercancías peligrosas, como sustancias químicas, gas natural licuado, residuos tóxicos o determinados tipos de graneles.

3 LAXE, F.G. (Coord.): *Informe de Análisis y Evaluación de los daños causados por el accidente del Prestige*. Fundación Pedro Barrié de la Maza e Instituto de Estudios Económicos de Galicia.

Por otra parte, existen numerosos puertos, como el de Gibraltar, que mantienen "monocascos", asimilables a doble casco, como gasolineras flotantes, albergando en sus barrigas 100.000 toneladas de fuel pesado. El trasiego de combustible a peso muerto es incesante.

Ante todo esto, la legislación española no ha avanzado. Recientemente se ha aprobado la Ley de Responsabilidad Ambiental, que pretende conseguir que "quien contamine repare" previniendo además dicha contaminación. Pero de dicha normativa quedan excluidos los hidrocarburos y los accidentes en el mar. Es decir que, si mañana ocurriese un nuevo *Prestige*, volveríamos a encontrarnos con una ineficiencia legislativa que haría muy difícil que quien sea responsable del daño lo reparase, como está ocurriendo tras el desastre del *Prestige*.

Un impacto del tráfico marítimo olvidado: la contaminación atmosférica

En los últimos años, las emisiones de dióxido de azufre (SO₂) de los barcos en tránsito en aguas europeas ha aumentado cerca del 30%. Si no se hace nada, para el 2010-15 equivaldrán a más de tres cuartos del total de SO₂ proveniente de fuentes terrestres.

En 2002, se modificó la Directiva 1999/32/CE en lo relativo al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo, pero este avance todavía es insuficiente, ya que el tráfico marítimo en el mundo va en aumento⁴.

De este modo, el transporte marítimo ha pasado de ser supuestamente sostenible a peligroso e impactante, no sólo por la contaminación en el medio acuático, sino por su actuación perniciosa sobre la atmósfera por las emisiones de SO₂, además de las de dióxido de carbono (CO₂) cuasantes del calentamiento global.

¿Qué proponemos?

El alto grado de indefensión de nuestras costas y la falta de previsión y preparación ante una catástrofe de esta magnitud quedaron patentes durante los primeros meses de la crisis del *Prestige*, así como el nivel de desconocimiento de los medios litoral y marino. Desde entonces, se ha progresado, pero todavía quedan tareas pendientes importantes para reducir la probabilidad de nuevos vertidos de petróleo, accidentales o no, así como para luchar contra la contaminación por hidrocarburos.

El aumento de la dotación del Fondo Internacional para hacer frente a las indemnizaciones derivadas de la contaminación por hidrocarburos provocada por los accidentes marítimos, adoptado después de la catástrofe del *Prestige*, fue un avance insuficiente. Seguimos a reclamar un régimen internacional de responsabilidad ilimitada para toda la cadena involucrada en el transporte de hidrocarburos, para que sea la primera interesada en la prevención de accidentes.

⁴ Por el Canal de la Mancha pasan 600 buques diarios (220.000 buques/año), por el Estrecho de Gibraltar casi 300 buques pasan al día (96.888 buques/año), por el Estrecho de Maraca 75.000 buques/año, por el Canal de Suez 18.600 buques/año...

Todo buque que transporte estas sustancias debería estar en posesión de un seguro que cubra sin límite la cuantía de los daños ocasionados por un accidente.

La decisión de alejar el *Prestige* de la costa resultó nefasta. Sin embargo, continúan por identificar los lugares de refugio en caso de accidentes marítimos.

Otras medidas necesarias frente a las mareas negras son la eliminación de “puntos negros” como el estrecho de Gibraltar, resolver a nivel internacional el problema de las banderas de conveniencia, protocolos de actuación para actuar frente a diversas situaciones a tiempo real con equipos y sistemas adecuados, planes de recuperación de aves marinas en caso de marea negra,...

El problema de la contaminación atmosférica del tráfico marítimo debe ser encarado con decisión. Son necesarias acciones a nivel europeo e internacional para reducir progresivamente las emisiones.

EL MODELO DE TRANSPORTE

El *Prestige* refleja un modelo de transporte insostenible

El producto que transportaba el *Prestige* era fuelóleo, un residuo pesado de la destilación del petróleo crudo. Este fuelóleo se usa como combustible en centrales térmicas –para producir electricidad– o en calderas industriales, y para alimentar motores diesel de gran potencia, como los de los buques. En el caso del transportado por el *Prestige*, el destino era una central térmica de Singapur.

Las grandes mareas negras tienen su origen en el transporte de combustible cuyo destino es generar más transporte o producir electricidad sucia. Es claro que, en un modelo económico capitalista globalizado, el imparable movimiento de mercancías cada vez a mayores distancias tiene riesgos ambientales crecientes, como prueba la catástrofe del *Prestige*, además de otras consideraciones, como su contribución al cambio climático y a un más injusto reparto de la riqueza.

El desastre del *Prestige*, aunque tuvo lugar en la Península Ibérica, se puede considerar también como fruto del desplazamiento hacia las periferias mundiales de las cargas ambientales. El fuel pesado que transportaba el *Prestige* no se podía usar en Europa o en Estados Unidos, pero sí en otros lugares del mundo.

¿Qué proponemos?

La prevención de nuevas mareas negras es un motivo más para reducir nuestra dependencia del petróleo. El transporte en el Estado español es dependiente casi en un 99% del petróleo, por lo que en la medida que se camine hacia una movilidad sostenible, menos dependiente del vehículo privado, esta dependencia debería reducirse drásticamente. Para ello, es necesario un nuevo Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) que sea sostenible.