

7 Residuos sen tratar

Das costas e mares do noroeste peninsular retiráronse máis de 90.000 toneladas de residuos, pero non hai unha información clara de que ocorreu con boa parte deles. Por exemplo, aínda quedan 10.000 toneladas destes refugallos nunha planta das Somozas (A Coruña) á espera de que algunha administración subvencione o seu tratamento.



8 Falta de protocolos de actuación

As nosas augas litorais seguen sometidas a un intenso tráfico de petroleiros e moitos outros buques con mercadorías perigosas. Que ocorrería se se produxe un accidente con algunha destas naves? Estamos preparados para facer fronte a esta continxencia?

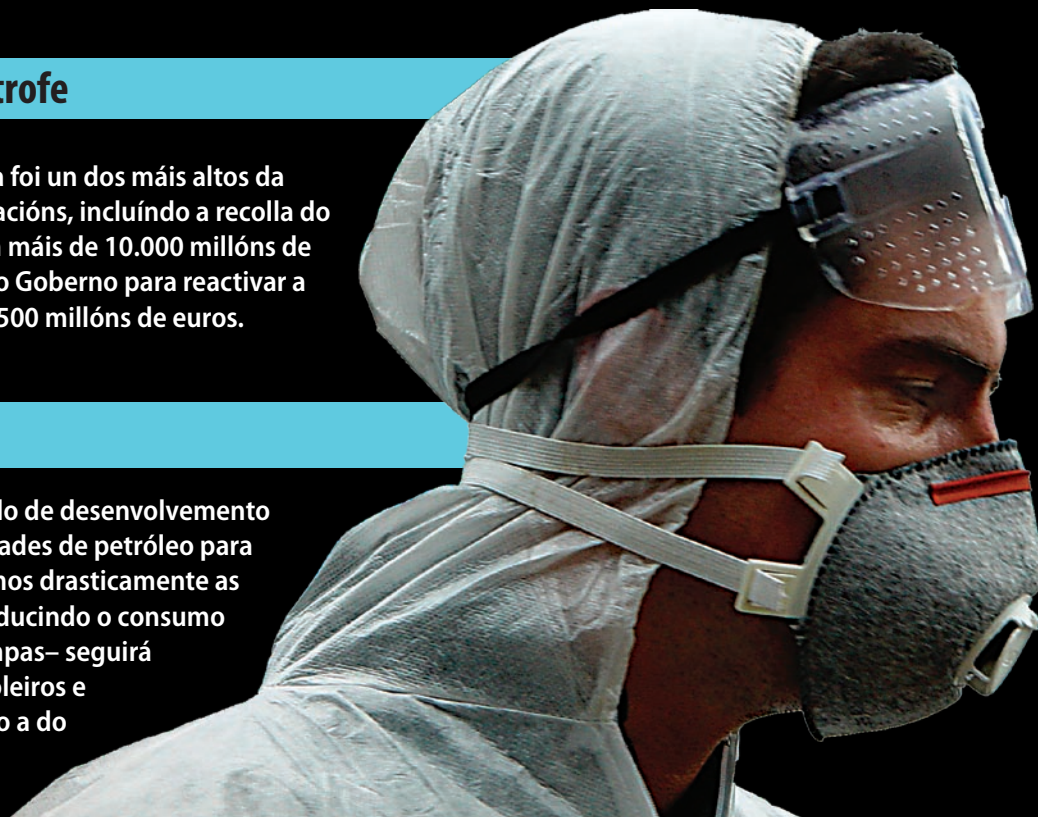
Na actualidade non hai operativo nin un só plan de continxencia no Estado español, o que mostra ás claras o desinterese e falta de vontade política para cumprir coa lexislación e os acordos vixentes para evitar este tipo de accidentes.

9 Custo económico da catástrofe

O custo económico da marea negra foi un dos máis altos da historia, cifrándoo algunhas estimacións, incluíndo a recolla do chapapote e o selado do buque, en máis de 10.000 millóns de euros. O Plan Galicia que deseñou o Goberno para reactivar a zona contemplaba un gasto de 12.500 millóns de euros.

10 Dependemos do petróleo

O peor de todo é que o noso modelo de desenvolvemento segue necesitando inxentes cantidades de petróleo para funcionar. Sempre que non mudemos drasticamente as nosas necesidades enerxéticas –reducindo o consumo e canalizándoo cara ás enerxías limpas– seguirá habendo un enorme fluxo de petroleiros e volveranse producir traxedias como a do Prestige.



10 leccións non aprendidas da catástrofe do Prestige

O Prestige afundiuse fronte á costa galega en novembro de 2002. O naufraxio deste petroleiro, cargado con 77.000 toneladas de fuelóleo, produciuse despois dun cúmulo de erros políticos e de xestión que impediron ao buque refuxiarse nalgún abrigo, o que reduciría drasticamente a vertedura, que se produciu após o afundimento contaminando as costas de Galicia, Asturias, Cantabria e Euskadi.

Todos e todas vimos as imaxes dese desastre ecolóxico. Pero, **pode volver pasar unha catástrofe así? Aprendemos algunha lección?**

ECOL  **XISTAS**
e n a c c i ó n

1 Impunidade dos responsáveis políticos

A decisión de afastar da costa o petroleiro accidentado tomouse en contra de profesionais e científicos, que de forma clara apostaban por levar o barco a un lugar abrigado. Mais ningún responsable político da xestión desta traxedia pagou polos seus tremendos erros. Tampouco pediron perdón. Á fronte do Goberno que xestionou de forma tan nefasta este asunto estaban Mariano Rajoy, Arias Cañete, José M^a Aznar, Francisco Álvarez-Cascos... que non sufriron ningún custo político pola súa incompetencia. Nin tan sequera se creou unha comisión parlamentaria para investigar a xestión da catástrofe.



2 A xustiza non funciona

En outubro de 2012 iníciase o xuízo do Prestige e a acusación penal diríxese contra o capitán do barco, o xefe de máquinas, o primeiro oficial e José Luís López Sors, director xeral da Mariña Mercante, chibo expiatorio e único membro do Goberno que sentará no banco dos acusados. Serán xulgados por delitos contra os recursos naturais e o ambiente entre outros cargos. Pero nin armadores, nin responsables da carga, nin políticos que tomaron as nefastas decisións pagaron nin van pagar por iso, posto que nin están imputados.

Como contraste a esta situación, en Francia condenouse á petroleira Total ao pagamento das consecuencias do afundimento do Erika nas costas de Bretaña en 1999. Deberá pagar máis de 200 millóns de euros aos municipios afectados.

3 As bandeiras de conveniencia seguen existindo

Boa parte das dificultades para identificar e condenar os verdadeiros responsables de traxedias como a do Prestige proveñen do armazón administrativo que oculta a súa responsabilidade. O Prestige era propiedade dunha sociedade con sede en Liberia, tiña unha bandeira de conveniencia de Bahamas –atopábase rexistrado na Autoridade Marítima dese país– e o petróleo que transportaba pertencía a unha sociedade comercial rexistrada en Xibraltar. A investigación de quen hai detrás destas empresas é moi complicada.

4 Continúa o tráfico de petroleiros, seguen os monocascos

O naufraxio do petroleiro Erika en 1999 supuxo mudanzas nas definicións de medidas de seguridade marítima dentro da Unión Europea: limitacións aos buques petroleiros de casco sinxelo, establecemento dun sistema comunitario de seguimento e información sobre tráfico marítimo, definición de medidas a tomar en caso de condicións meteorolóxicas adversas ou lugares de refuxio, etc.

Mais estas medidas son de difícil aplicación xa que realmente non hai interese de levalas á práctica. Moitas delas quedáronse en papel mollado.

5 Descoñecemos as consecuencias ambientais da vertedura

Hai acordo científico en que a traxedia do Prestige foi unha das peores que sufriu o noso litoral e medio mariño. Pero a pesar da magnitude dos danos, as consecuencias para o medio ambiente non se avaliaron adecuadamente, cun plan de seguimento e corrección que permita paliar na medida do posíbel. Queda moito chapapote enterrado en areas e fondos mariños.



6 Afeccións á saúde de voluntarios e voluntarias

Mariñeiros e habitantes do litoral e un gran número de persoas vindas de fóra –entre 125.000 e 300.000–, de forma voluntaria e a miúdo sen case ningún apoio da administración, traballaron extenuantes xornadas para retiraren a maior cantidade posíbel de chapapote da costa e da superficie do mar. Durante estas tarefas inhalaban unha prexudicial mestura de produtos químicos derivados do fuelóleo con negativas consecuencias para a súa saúde, que agora se van coñecendo.

Grazas a estudos de organismos científicos independentes, ningún promovido polo Goberno, hoxe sábese que as persoas que traballaron na recolla do chapapote vertido polo buque Prestige sufriron danos respiratorios que persistiron até dous anos, ademais de elevadas taxas de alteracións cromosómicas e incremento do risco de cancro.