

7 Residuos sin tratar

De las costas y mares del noroeste peninsular se retiraron más de 90.000 toneladas de residuos, pero no hay una información clara de qué ha ocurrido con buena parte de ellos. Por ejemplo, todavía quedan 10.000 toneladas de estos desechos en una planta de As Somozas (A Coruña) a la espera de que alguna administración subvencione su tratamiento.



8 Falta de protocolos de actuación

Nuestras aguas litorales siguen sometidas a un intenso tráfico de petroleros y muchos otros buques con mercancías peligrosas ¿Qué ocurriría si se produce un accidente con alguna de estas naves? ¿Estamos preparados para hacer frente a esta contingencia?

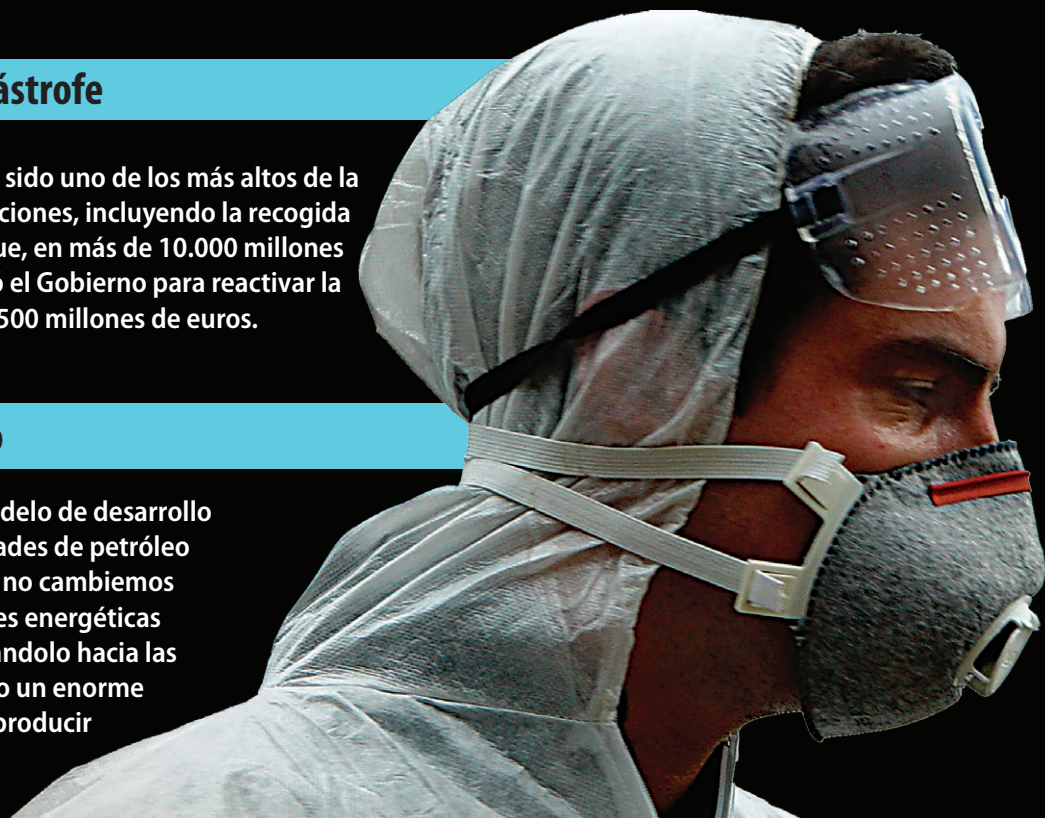
En la actualidad no hay operativo ni un solo plan de contingencia en el Estado español, lo que muestra a las claras el desinterés y falta de voluntad política para cumplir con la legislación y los acuerdos vigentes para evitar este tipo de accidentes.

9 Coste económico de la catástrofe

El coste económico del derrame ha sido uno de los más altos de la historia, cifrándolo algunas estimaciones, incluyendo la recogida del chapapote y el sellado del buque, en más de 10.000 millones de euros. El Plan Galicia que diseñó el Gobierno para reactivar la zona contemplaba un gasto de 12.500 millones de euros.

10 Dependemos del petróleo

Lo peor de todo es que nuestro modelo de desarrollo sigue necesitando ingentes cantidades de petróleo para funcionar. En tanto en cuanto no cambiemos drásticamente nuestras necesidades energéticas –reduciendo el consumo y canalizándolo hacia las energías limpias– seguirá habiendo un enorme flujo de petroleros y se volverán a producir tragedias como la del Prestige.



10

Lecciones no aprendidas de la catástrofe del Prestige

El Prestige se hundió frente a la costa gallega en noviembre de 2002. El naufragio de este petrolero, cargado con 77.000 toneladas de fuelóleo, se produjo tras un cúmulo de errores políticos y de gestión que impidieron al buque refugiarse en algún abrigo, lo que habría reducido drásticamente el vertido, que se produjo tras el hundimiento contaminando las costas de Galicia, Asturias, Cantabria y Euskadi.

Todos y todas vimos las imágenes de ese desastre ecológico. Pero, ¿puede volver a pasar una catástrofe así? ¿Hemos aprendido alguna lección?

ECOLOGISTAS
en acción

1 Impunidad de los responsables políticos

La decisión de alejar de la costa al petrolero accidentado se tomó en contra de profesionales y científicos, que de forma clara apostaban por llevar el barco a un lugar abrigado. Pero ningún responsable político de la gestión de esta tragedia ha pagado por sus tremendos errores. Tampoco han pedido perdón. Al frente del Gobierno que gestionó de forma tan nefasta este asunto estaban Mariano Rajoy, Arias Cañete, José M^a Aznar, Francisco Álvarez-Cascos... que no han sufrido ningún coste político por su incompetencia. Ni tan siquiera se creó una comisión parlamentaria para investigar la gestión de la catástrofe.



2 La justicia no funciona

En octubre de 2012 se inicia el juicio del Prestige y la acusación penal se dirige contra el capitán del barco, el jefe de máquinas, el primer oficial y José Luis López Sors, director general de la Marina Mercante, chivo expiatorio y único miembro del Gobierno que se sentará en el banquillo de los acusados. Serán juzgados por delitos contra los recursos naturales y el medio ambiente entre otros cargos. Pero ni armadores, ni responsables de la carga, ni políticos que tomaron las nefastas decisiones han pagado ni van a pagar por ello, puesto que ni están imputados.

Como contraste a esta situación, en Francia se ha condenado a la petrolera Total al pago de las consecuencias del hundimiento del Erika en las costas de Bretaña en 1999. Deberá pagar más de 200 millones de euros a los municipios afectados.

3 Las banderas de conveniencia siguen existiendo

Buena parte de las dificultades para identificar y condenar a los verdaderos responsables de tragedias como la del Prestige provienen del entramado administrativo que oculta su responsabilidad. El Prestige era propiedad de una sociedad con sede en Liberia, tenía una bandera de conveniencia de Bahamas –se encontraba registrado en la Autoridad Marítima de ese país– y el petróleo que transportaba pertenecía a una sociedad comercial registrada en Gibraltar. La investigación de quién hay detrás de estas empresas es muy complicada.

4 Continúa el tráfico de petroleros, siguen los monocascos

El naufragio del petrolero Erika en 1999 supuso cambios en las definiciones de medidas de seguridad marítima dentro de la Unión Europea: limitaciones a los buques petroleros de casco sencillo, establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento e información sobre tráfico marítimo, definición de medidas a tomar en caso de condiciones meteorológicas adversas o lugares de refugio, etc.

Pero estas medidas son de difícil aplicación ya que realmente no hay interés de llevarlas a la práctica. Muchas de ellas se han quedado en papel mojado.

5 Desconocemos las consecuencias ambientales del vertido

Hay acuerdo científico en que la tragedia del Prestige ha sido una de las peores que ha sufrido nuestro litoral y medio marino. Pero a pesar de la magnitud de los daños, las consecuencias para el medio ambiente no se han evaluado adecuadamente, con un plan de seguimiento y corrección que permita paliarlas en la medida de lo posible. Queda mucho chapapote enterrado en arenas y fondos marinos.



6 Afecciones a la salud de voluntarios y voluntarias

Pescadores y habitantes del litoral y un gran número de personas venidas de fuera –entre 125.000 y 300.000–, de forma voluntaria y a menudo sin casi ningún apoyo de la administración, trabajaron extenuantes jornadas para retirar la mayor cantidad posible de chapapote de la costa y de la superficie del mar. Durante estas tareas inhalaban una perjudicial mezcla de productos químicos derivados del fuelóleo con negativas consecuencias para su salud, que ahora se van conociendo.

Gracias a estudios de organismos científicos independientes, ninguno promovido por el Gobierno, hoy se sabe que las personas que trabajaron en la recogida del chapapote vertido por el buque Prestige sufrieron daños respiratorios que persistieron hasta dos años, además de elevadas tasas de alteraciones cromosómicas e incremento del riesgo de cáncer.