



**ECOESTRATEGIA.COM**  
Foro económico y ambiental

## En 2005 entró en vigor la prohibición de los buques petroleros monocasco PRESTIGE: TRES AÑOS DESPUÉS DEL HUNDIMIENTO

El ecosistema del litoral gallego podría tardar más de una década en recuperarse completamente.



**17/11/05, (Ecoestrategia).**- Tres años se han cumplido ya del desastre ecológico producido en las costas del norte de España debido al vertimiento de petróleo tras el naufragio del buque petrolero monocasco Prestige. A las 15:15 del 13 de noviembre de 2002 el Prestige, que navegaba frente a las costas de Galicia, lanzaba una llamada de socorro alertando de sus grandes dificultades. Después de estar a la deriva durante seis días, acabó por hundirse originando una catástrofe ambiental y social sin precedentes en la historia española.

Las cifras oficiales certifican que el Prestige derramó sobre las costas de Galicia y el Cantábrico, desde las islas Cíes hasta Bretaña y el litoral meridional del Reino Unido, un total de 63.000 toneladas de petróleo. El barco Exxon Valdez, que se hundió en Alaska en 1989, vertió 50.000 toneladas; mientras que el buque Erika, siniestrado frente a la costa francesa en 1999, dejó escapar "sólo" 10.000 toneladas. Por su parte, el buque tanque Mar Egeo, hundido bajo la mismísima Torre de Hércules, depositó 70.000 toneladas de crudo en la boca del puerto de A Coruña en 1992.

Los expertos gubernamentales y los ambientalistas estiman que entre 5.000 y 10.000 toneladas de hidrocarburo se encuentran todavía a la deriva y periódicamente alcanzan la costa, mientras otras 13.000 permanecen en el barco hundido. Más de 3.000 kilómetros de litoral resultó contaminado por el vertimiento, y unos 30.000 pescadores se vieron afectados.

La indignación contra el gobierno autonómico y nacional de ese entonces motivada por la mala gestión del accidente y los fallidos intentos por minimizar su alcance, así como la amenaza que pendía sobre el sustento de miles de familias gallegas, dio origen a la plataforma ciudadana "Nunca Más". Cofradías, asociaciones de mejilloneros, percebeiros, ecologistas, profesionales, artistas, intelectuales, sindicatos, partidos políticos y ciudadanos de a pie se unieron bajo la bandera enlutada de Galicia. 200.000 personas se manifestaron en Santiago de Compostela, una ciudad que no llega a los 100.000 habitantes, el día 1 de diciembre de 2002.

Voluntarios llegados de toda España y el resto de Europa se dedicaron junto a los pescadores de la zona a la limpieza del chapapote que alcanzó las costas gallegas. Unos 6.000 voluntarios y 2.000 soldados del Ejército se dieron a la tarea de limpiar las playas manchadas por el fuel, a veces sin contar con el debido apoyo logístico de la Administración.

### Lo que el petróleo dejó



Organizaciones ecologistas, como el Fondo Mundial para la Naturaleza (WWF/Adena) consideran que la recuperación de los ecosistemas gallegos afectados por la marea negra podría requerir, para completarse totalmente, de más de una década.

Según los cálculos de las Cámaras de Comercio las pérdidas ocasionadas por este desastre ascienden a los 1.400 millones de euros. El Ministerio de Agricultura cifró en 24 millones de euros al mes el coste del cese de la actividad pesquera en Galicia por culpa de la marea negra. La Xunta de Galicia calculó que el accidente reduciría en un 0,2% el Producto Interior Bruto (PIB) gallego y en un 0,6% el empleo durante el siguiente año 2003.

Además, Galicia y la costa cantábrica española perdieron sus banderas azules (que indican que una playa es apta para el baño) por culpa de las manchas de chapapote que aún seguían llegando en plena temporada turística. El gobierno de ese entonces, perteneciente al Partido Popular, comunicó al Fondo Internacional de Indemnización de Daños por Hidrocarburos (FIDAC) unas pérdidas de 795,5 millones de

euros, por los que España recibiría un máximo de 175 millones como compensación.

### **Adiós a los monocasco**



En abril de este año 2005, entró en vigor de la nueva normativa de la Organización Marítima Internacional (OMI) para la eliminación de petroleros monocasco. De los 3.500 buques con los que cuenta la industria petrolera mundial, unos 1.700 son buques monocasco, que tendrán que ser eliminados entre 2005 y 2010.

Esta normativa es consecuencia de las medidas adoptadas en la Unión Europea (UE) y la Organización Marítima Internacional después de las catástrofes del Prestige en España y del Erika en Francia. Sin embargo, la organización ecologista Greenpeace advirtió que la retirada de estos buques puede provocar graves problemas ambientales al no existir capacidad para su desmantelamiento en condiciones.

Greenpeace estima que unos 1.119 petroleros reúnen las condiciones necesarias para ser retirados del mercado del petróleo en este mismo año 2005. Unos 334 de estos petroleros o bien son propiedad de compañías comunitarias o están abanderados en la Unión Europea. Sin embargo denuncia que la falta de transparencia del sector y la inexistencia de listados concretos de buques en la UE hace que sea muy difícil hacer un seguimiento real de la progresiva eliminación de los barcos afectados.

Precisamente el Exxon Valdez (el mismo buque tanque cuyo accidente en las costas de Alaska en 1989 comenzó el debate sobre la peligrosidad de los petroleros monocasco que culminó en una nueva legislación internacional) sigue navegando, ahora bajo el nombre de Mediterranean, en el Sudeste asiático.

Greenpeace reclama responsabilidad a la industria también a la hora de deshacerse de los residuos que genera. El calendario de eliminación que entra en vigor amenaza con arrojar miles de barcos llenos de productos tóxicos sobre las playas turcas y asiáticas, donde estos monocascos son desguazados en condiciones desastrosas tanto para las personas como para el medio ambiente. Los trabajadores de India, China, Corea y Turquía trabajan sin protección contra las explosiones, el asbestos y todo un cocktail de sustancias tóxicas y peligrosas que contienen estos buques.

Bajo la Convención de Basilea de Naciones Unidas, los buques que van a ser desguazados deben ser considerados como residuos tóxicos y no pueden ser exportados desde países miembros de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) a países no OCDE. Greenpeace demanda a la UE que tome medidas urgentes en relación con todos los monocascos que controla y que desarrolle una lista definitiva de petroleros monocasco afectados por este calendario de eliminación. Los ambientalistas demandan también un compromiso inmediato de los ministros de transporte europeos y de la Comisión Europea que garantice que la carga tóxica de los monocascos europeos no acaba en las playas del Tercer Mundo.

### **Libro sobre el Prestige**

En esta semana la editorial Tebar presentó el libro "Prestige 42° 15' N - 12° 08' W", un documento gráfico en el que los fotógrafos Ramón Zabalza y Patricio Rodríguez muestran impactantes imágenes en blanco y negro de la catástrofe. La obra está prologada por los periodistas españoles Ramón Chao, de Radio Francia Internacional, e Ignacio Ramonet, del diario Le Monde Diplomatique, y su objetivo es que no se olvide lo que pasó aquellos en días. También participa en el libro Juan López de Uralde, director de Greenpeace España.



Según López de Uralde, "en un tiempo en que unas tragedias se tienden como una manta sobre otras dejando a las primeras en el olvido, testimonios como los de este libro tienen el enorme valor de combatir esa amnesia. Somos testigos de que la destrucción del entorno natural llega a nosotros a fuerza de catástrofes, y por eso se hace tan importante el recuerdo permanente. En primer lugar porque los problemas no se van ni desaparecen cuando dejan de ser visibles en nuestros televisores; pero, sobre todo, porque siguen dándose condiciones para que el desastre se repita".

El Director de Greenpeace en España recuerda que "el tráfico de petróleo desde la catástrofe del Prestige ha aumentado en un 12%. Cada día, por tanto, se transporta un poco más de petróleo y, cada día, hay un poco más de riesgo. Aunque algunos ganen con ello, es una mala noticia porque muestra que la dependencia del petróleo que teníamos entonces no se ha reducido sino que es mayor. Como lo son las emisiones procedentes de su combustión que causan el cambio climático. Día a día nuestra tierra se deteriora por ese petróleo".

"El sol nos da cada año 15.000 veces más de energía de la que consumimos. En realidad, sólo cuando consigamos energía sin depender del crudo sabremos con seguridad que el riesgo de otra marea negra ha desaparecido", concluye Juan López de Uralde.

Más información sobre la tragedia del Prestige en:

<http://www.plataformanuncamais.org/>

<http://csicprestige.iiim.csic.es/>

<http://www.cmm-prestige.cesga.es/>