

POSICIONAMENTO DO MOVEMENTO ECOLOXISTA PERANTE A CATÁSTROFE DO PRESTIGE

Declaración a 1 ano da catástrofe

Desde o punto de vista das ONGs ambientalistas, a catástrofe do Prestige é o resultado dun modelo enerxético insostíbel no que a industria do petróleo opera a escala planetaria e minimizando custos como principal obxectivo, á custa dun elevado impacto ambiental. Exemplifica perfectamente os efectos máis perversos da globalización neoliberal sobre o medio ambiente.

O movemento ecoloxista quere destacar que todo o relacionado co Prestige NON FOI UN ACCIDENTE. É o resultado dun modelo enerxético concreto, dun sistema económico guiado unicamente polo beneficio a curto prazo, e cuxos efectos foron posteriormente maximizados por unha Administración pública que deu as costas ao medio ambiente en todo momento.

As ONGs ambientalistas denuncian e reclaman:

ASPECTOS ESPECÍFICOS

1. Situación do buque afundido

Feitos: Nos tanques do Prestige, afundido a 130 millas da costa e uns 3.800 metros de profundidade, nunha zona de certo risco sísmico, están almacenadas aínda unhas 14.000 toneladas que supoñen unha ameaza real para a costa. Para a recuperación deste fuel estase a ensaiar un método de extracción que non se aplicaría até o ano que vén. Un informe do Centro de Investigacións Enerxéticas, Medioambientais e Tecnolóxicas (CIEMAT) asegurou que o devandito método deixaría un tercio da carga no pecio.

Posicionamento: A recuperación deste fuel, cuxa complexidade técnica é unha consecuencia máis do afastamento do barco, debería terse afrontado como un asunto da maior prioridade, co obxectivo de completar a recuperación ao longo deste mesmo ano.

2. Xestión do fuel recuperado

Feitos: Segundo as autoridades, unhas 75.000 Tm de fuel foron retiradas do mar e das costas, mescladas con algas, area, pedras, plásticos, etc. O recente acordo entre a Xunta e o Goberno Central sobre o sistema de xestión para estes residuos pouco contribúe a clarificar a solución, xa que se prevé unicamente a separación dos materiais alleos ao fuel, plásticos en primeiro lugar, e area e auga despois, para obter o que se denomina un fuel "reciclado e disposto para a súa utilización".

Posicionamento: Opoñémonos frontalmente á incineración do fuel e doutros residuos, tanto separados como conxuntamente. O fuel orixinal, e por tanto tamén o chamado fuel reciclado que se obtén do procedemento de separación indicado polas autoridades, incumpre as normativas comunitarias de contido máximo de xofre. A súa combustión conlevará a emisión á atmosfera de sustancias orgánicas tóxicas, metais pesados (arsénico,

cadmio e zinc...) e gases ácidos (dióxido de xofre, responsábel da chuvia ácida), así como a xeración de cinsas tóxicas. Esiximos que os residuos de fuel sexan tratados como residuos perigosos que son, e por tanto a súa contención segura nun lugar adecuado até que se estableza o método de tratamento máis apropiado, que en todo caso debe pasar pola eliminación do xofre e dos metais pesados antes do seu uso como combustíbel.

3. Toxicidade do fuel

Feitos: Consideramos insuficiente a información que se ofreceu sobre a composición e toxicidade do fuel, e rexeitamos a minimización perante a opinión pública dos efectos potenciais sobre a saúde da exposición prolongada a éste durante as operacións de limpeza. Constatouse o uso de equipamentos e prácticas inadecuadas insalubres nas tarefas de limpeza (máscaras inúteis fronte aos compostos volátiles, número insuficiente de "mans limpas", turnos demasiado longos,...). Os traballadores que limparon con auga quente a presión forman o colectivo máis exposto a sustancias canceríxenas (inhalación de hidrocarburos aromáticos policíclicos (HAPs) e benceno), xunto co integrado polos voluntarios dos centros de rescate de fauna, que traballaron, especialmente os primeiros días, en ambientes pechados e mantidos a altas temperaturas, en contacto constante co chapapote e inhalando as devanditas sustancias.

Iniciáronse moi tarde os estudos epidemiolóxicos. Non se realizaron medicións atmosféricas nin se analizaron, durante os primeiros meses, os metabolitos de hidrocarburos nas persoas afectadas.

As análises dos alimentos de orixe mariña son incompletas e non garanten a seguridade alimentaria.

Posicionamento: Reclamamos que, a pesar das carencias mencionadas, os estudos epidemiolóxicos sobre a poboación exposta ao fuel, traballadores e voluntarios que traballaron nas tarefas de limpeza e nos centros de rescate de fauna, se realicen de forma rigorosa e fagan un seguemento a longo prazo. Os resultados destes estudos deben facerse públicos.

Demandamos a realización de análises alimentarias completas, especialmente en moluscos bivalvos, incluíndo HAPs e metais pesados.

4. Tarefas de limpeza

Feitos: Constatamos a apertura innecesaria de pistas de acceso, o emprego de maquinaria pesada en zonas fráxeis, a deterioración grave de zonas dunares con afeccións a especies de fauna e flora ameazadas, a alteración de coídos,... A utilización das máquinas hidrolimpadoras fíxose en moitos casos sen respectar o protocolo de actuación do propio Ministerio de Medio Ambiente, causando un impacto global importante nas comunidades supramareais. O Parque Nacional Marítimo-Terrestre das Illas Atlánticas, o Parque Natural do Complexo Dunar de Corrubedo e Lagoas de Carregal e Vixán e outras zonas de alto valor ecolóxico propostas para formaren parte da Rede Natura 2000 (Monte e Lagoa de Louro, Carnota-Monte Pindo, Costa da Morte, Costa Ártabra,...) sufriron un importante impacto negativo adicional ao causado polas mareas negras, debido á execución ambientalmente inadecuada dos traballos de recolla do fuel.

Aínda que o Comisionado de Medio Ambiente para o Prestige tivo en conta algunhas consideracións para minimizar o impacto ambiental das tarefas de limpeza, os danos ao medio natural causados por estas desde o seu inicio son moi cuantiosos, sendo escandalosa a falta de sensibilidade e o descoñecemento dos valores do medio natural, ou a inhibición na súa defensa, exhibido polas diversas Administracións.

Posicionamento: É imprescindible que os protocolos establecidos se cumpran adecuadamente por todas as persoas implicadas nas tarefas de extracción de fuel e que non se agraven os danos causados pola recolla de fuel. É necesario e urxente que se emprendan labores de recuperación ambiental que contrarresten os prexuízos provocados polas tarefas de limpeza: restauración de zonas dunares, eliminación de pistas de acceso e restauración ambiental do seu trazado,....

5. Estudos sobre o impacto do accidente

Feitos: Desgraciadamente pouco aprendemos sobre os efectos a medio e longo prazo sobre os nosos ecosistemas e a nosa economía das múltiples mareas negras que sufriu Galicia no pasado, a anterior en 1992. O caso do Prestige, dada a súa magnitude, debe ser un punto de inflexión neste sentido.

Posicionamento: É fundamental que se investigue en profundidade a incidencia da catástrofe nos ecosistemas litorais e mariños afectados. A investigación debe incluír o impacto a longo prazo sobre o seu funcionamento integral e non unicamente sobre aqueles recursos naturais de interese comercial. A investigación non se debe limitar a estudar o impacto sobre o medio biofísico da catástrofe, senón que debe considerar tamén o impacto social, cultural, económico e demográfico nas zonas afectadas.

Igualmente, é moi importante que a investigación se dirixa non só a coñecer os impactos do accidente senón que se oriente tamén á recuperación dos ecosistemas e as comunidades humanas afectados.

Os resultados de todas estas investigacións deben ser en todo momento públicos.

Congratulámonos da creación de múltiples grupos de traballo, comisións de expertos, consultorías..., mais constatamos que a súa coordinación é deficiente e é, xa que logo, necesario melloralas.

6. Plan Galicia

Feitos: O Plan Galicia, no caso de se aplicar na súa integridade, promovería un modelo de desenvolvemento ecoloxicamente insostible e resultaría insuficiente para garantir a recuperación ambiental e socioeconómica das zonas máis afectadas pola marea negra e do conxunto de Galicia. O Plan Galicia, que destina o 96,7% do seu orzamento a infraestruturas de transporte, representa unha nova marea destrutora do medio ambiente, neste caso non de fuel senón de formigón e asfalto.

A construción de novas autovías e vías de alta capacidade, de trens de alta velocidade estrita (350 km/h), do porto exterior da Coruña, dos 24 encoros previstos no Plan

Hidrolóxico de Galicia-Costa,... provocaría un forte impacto ambiental negativo e suporía un alto investimento económico público socialmente pouco rendible.

Resulta paradoxal que a marea negra do Prestige fose a causa dun Plan que aposta por un modelo de transporte enerxeticamente ineficiente e fortemente dependente do petróleo, modelo que está na orixe das mareas negras e doutros graves problemas ambientais como o cambio climático global.

Posicionamento: As Administracións e a sociedade deben entender a catástrofe do Prestige como unha chamada de atención sobre os efectos ecolóxicos e sociais dunha economía insostible e como unha oportunidade para traballar seriamente a prol do ambiente, dada a súa relación directa co benestar e coa calidade de vida.

Demandamos unha avaliación ambiental estratéxica do Plan Galicia e a súa reformulación de forma que promova un modelo de desenvolvemento ecoloxicamente sostible e socialmente máis xusto, dedicando maior atención á protección e recuperación ambientais, á mellora dos servizos públicos (saúde, ensino, sociosanitarios,...), a favorecer o acceso á vivenda, ao fortalecemento do transporte colectivo (especialmente nas áreas metropolitanas), ou a aumentar o esforzo en I+D.

7. Custos asumidos polas partes afectadas

Feitos: A Administración non asumiu desde o inicio as súas funcións e responsabilidades, polo que o Estado tivo que ser substituído polos colectivos cidadáns (confrarías de pescadores e mariscadores, ONGs ambientalistas, plataformas cidadás, etc.), que achegaron o seu diñeiro, o seu tempo, os seus coñecementos e o seu traballo persoal.

Posicionamento: A Administración debe asumir todos os aportes económicos realizados polas persoas que traballaron na recuperación do fuel. Isto debe incluír, desde o combustible gastado polas embarcacións dedicadas ás tarefas, ata os labores para o seu mantemento, limpeza, repintado despois do seu emprego.

8. Política de información.

Feitos: Os intentos de minimizar mediaticamente a catástrofe, a propaganda a miúdo enganosa do labor dos gobernos galego e central, a instrumentalización partidista dos medios de información públicos e os fortes e inxustos ataques sufridos polas organizacións ecoloxistas e pola Plataforma cidadá Nunca Máis non foron capaces de desmobilizar á cidadanía para esixir medidas efectivas que paliasen a catástrofe e minimizasen o risco de novas mareas negras.

Posicionamento: Condenamos enerxicamente a estratexia informativa dos gobernos central e galego, destinada a minimizar o alcance mediático da catástrofe e a silenciar e descualificar sistematicamente cualquera voz crítica coa deficiente xestión realizada. É preciso garantir sempre a veracidade da información proveniente de fontes e organismos oficiais, así como o seu tratamento xornalístico rigoroso, aberto e plural, sobre todo nos medios de comunicación públicos, que pertencen a toda a sociedade.

Demandamos que a información sobre as análises dos produtos pesqueiros destinados ao

consumo humano, así como os resultados dos estudos que se leven a cabo para cuantificar o impacto do Prestige na zona afectada sexan claros e transparentes.

Esiximos información pública sobre o traballo realizado polas empresas contratadas para os labores de limpeza do fuel na denominada "segunda fase": empresas e zonas asignadas, custo dos traballos,... Tamén reclamamos unha información completa e permanentemente actualizada sobre os custos reais de todo o operativo de limpeza e rexeneración da costa.

9. Educación e participación cidadá.

Feitos: Un dos elementos positivos na evolución da catástrofe foi o nivel de conciencia e compromiso ambiental en defensa do mar da cidadanía que se puxo en evidencia. A resposta dos 200.000 voluntarios e voluntarias, a autoorganización dos colectivos máis afectados, as manifestacións masivas de protesta, etc. son exemplos que desvelan unha cidadanía democrática e madura, que quere participar desinteresada e activamente naqueles asuntos públicos que lle atinxen directa ou indirectamente.

Posicionamento: É preciso dar unha resposta adecuada aos niveis de conciencia e acción ambiental postos de manifesto nesta crise. Para iso, cómpre desenvolver programas e materiais educativos e formativos que faciliten á poboación un coñecemento máis profundo do acontecido, que salienten a estreita interdependencia entre ambiente e calidade de vida, e que actúen como barreiras culturais en previsión de futuras calamidades. Asemade, é preciso apoiar o labor social e educativo dos colectivos cidadáns e as organizacións ambientalistas que teñen entre os seus obxectivos a construción dunha sociedade democrática aberta e ecoloxicamente sostíbel.

Neste sentido, é necesario impulsar dunha vez por todas a educación ambiental en Galicia, aplicando integramente a Estratexia Galega de Educación Ambiental aprobada en 1999.

ASPECTOS GLOBALES

10. Cambios en la política energética

Hechos: Resulta un despropósito que en medio de la catástrofe del Prestige, el Gobierno español haya disminuido las primas a las energías respetuosas con el ambiente y haya decidido que no se dedique ni un céntimo a ahorrar energía. De continuar la política energética actual, España no podrá cumplir los compromisos asumidos del Protocolo de Kyoto.

Posicionamiento: Las ONGs ambientalistas exigimos una política energética basada en el ahorro, la eficiencia y las energías respetuosas con el medio ambiente, como solución última a los impactos ambientales derivados del uso y transporte de combustibles fósiles a escala global.

11. Responsabilidad ilimitada para las empresas

Hechos: En el caso del Prestige, nuevamente, las industrias sucias trasladan los costes

económicos de la degradación medioambiental al conjunto de la sociedad. Esta catástrofe es resultado también de lo “barato” que resulta contaminar y de lo fácil que es obviar el riesgo para maximizar los beneficios económicos. El hecho de que el Fondo de Indemnización Internacional para hacer frente a las indemnizaciones derivadas de la contaminación por hidrocarburos provocada por los accidentes marítimos haya ascendido de 175 € a 1.000 millones de euros es un avance pero no es suficiente, el Prestige supondrá a los ciudadanos unas pérdidas económicas de entre 2.500 y 5.000 millones de euros.

Posicionamiento: Reclamamos un régimen de responsabilidad ilimitada para toda la cadena involucrada en el transporte de hidrocarburos, desde el armador al propietario de la carga, incluyendo a las aseguradoras y las sociedades de clasificación. Todo buque que transporte estas sustancias debe estar en posesión de un seguro que cubra sin límite la cuantía de los daños ocasionados por un accidente. Estos costes deben incluir no sólo el impacto directo sobre los ecosistemas sino también los costes de su recuperación.

Asimismo, es preciso un régimen más eficaz y transparente de inspección y mantenimiento de los buques que obligue a que los datos de las investigaciones llevadas a cabo por las sociedades de clasificación sean públicos. Por otro lado, es preciso acabar con los vacíos legales que permiten el uso de banderas de conveniencia, con el cual los armadores tratan de eludir sus responsabilidades.

12. Cambios en la política de transporte marítimo

Hechos: Si algo ha puesto de manifiesto la marea negra del Prestige es que en las últimas décadas la UE apenas ha avanzado en seguridad marítima. Pese a que las costas europeas han sido escenario de numerosas catástrofes de esta índole, no ha sido hasta el accidente del Prestige que las medidas incluidas en los paquetes de medidas Erika I y II han ido siendo aprobadas. Además, son claramente insuficientes para garantizar que un accidente como el del Prestige no vuelva a suceder, pero esto no va a suponer grandes cambios en el modo de operar de la industria. Por otro lado, los calendarios de eliminación de buques monocasco de estos paquetes son también insuficientes.

Posicionamiento: Reclamamos cambios urgentes en la política de transporte marítimo que minimicen el riesgo de un accidente de estas características. Entre estos cambios destacamos: la prohibición del transporte de hidrocarburos y sustancias peligrosas en general en buques de casco simple; la creación de una red de infraestructuras con todos los medios necesarios para responder a un accidente de estas características; mejorar las inspecciones; la declaración de Áreas Marinas Especialmente Sensibles (AMES). En este sentido damos la bienvenida a la propuesta realizada por 6 Estados Miembros de la UE de declarar la fachada atlántica europea, incluyendo Galicia, como AMES por parte de la Organización Marítima Internacional (OMI), aunque nos preocupa la falta de medidas acompañantes para mejorar la seguridad marítima que hagan eficaz dicha designación, así como la oposición de diversos países a que esta propuesta se haga realidad. Es igualmente necesario un acuerdo conjunto a nivel de la ONU y agencias relacionadas para resolver el problema de los pabellones de conveniencia. La UE debe jugar un papel clave en este proceso.

Se debe incrementar el rigor de las inspecciones y armonizar la exigencia a nivel comunitario de las inspecciones de buques, de manera que buques subestándar no sean inspeccionados en puertos menos exigentes aunque sean menos costosos. También se

debe desarrollar un control más efectivo sobre los vertidos deliberados.

Es fundamental que medidas como las promovidas por UE o EEUU se traduzcan en acuerdos internacionales porque sino lo que sucederá es que estos buques e industrias piratas irán a operar a las regiones más indefensas del Planeta.

13. Planes y medios de lucha contra la contaminación

Hechos: Es absolutamente inaceptable la falta de medios de prevención y lucha contra la contaminación en una de las áreas con tráfico marítimo más intenso del mundo y con un historial de catástrofes marítimas como es el caso de las costas gallegas. Una vez más, las administraciones públicas españolas han quedado en entredicho, no habiendo servido todos los accidentes anteriores para dotarse de los medios más básicos para enfrentarse a una catástrofe como la que padecemos.

Más grave aún es la ausencia en la práctica de protocolos o planes de contingencia, pese a sí existir en el papel. La consecuencia ha sido la ampliación del abanico de litoral afectado al arrastrar el barco siniestrado a lo largo de toda la costa gallega, alcanzando la contaminación también a las costas del Cantábrico español, Francia y Sur de Reino Unido. Un año después poco se ha avanzado en este sentido.

Posicionamiento: Este hecho, por si sólo, debería haber provocado ya la dimisión del Ministro de Fomento, Francisco Álvarez Cascos, responsable de las políticas de Transporte Marítimo y Salvamento. Igualmente, consideramos fundamental la puesta en práctica de planes de contingencia ante este tipo de catástrofes, con los recursos humanos y materiales necesarios para afrontar situaciones de estas características.

15. Vigilancia y prevención de Contaminación Difusa.

Hechos: Durante el último año se han constatado públicamente las acciones de empresas y barcos desaprensivos que aprovecharon la situación de contaminación de hidrocarburos en el mar para limpiar sus sentinas al paso por la costa o cuando se refugian de los temporales a las entradas de las rías. Estas acciones, lejos de ser puntuales o circunscritas al último año, son práctica común y aportan nuevas y continuas cantidades significativas de contaminantes al medio marino.

Posicionamiento: Es inexcusable un servicio de vigilancia que disuada y penalice este tipo de acciones, y que debe ser parte de un servicio integral de lucha contra la contaminación.

16. Petición de responsabilidades políticas

Las organizaciones firmantes continuamos a reclamar la apertura de comisiones de investigación sobre la gestión de la catástrofe del Prestige en el Parlamento de Galicia y en el Parlamento Español, que sirvan para aclarar y hacer pública la información existente y exacta de lo ocurrido y las decisiones tomadas, así como para la depuración de las responsabilidades políticas y administrativas a raíz de las conclusiones de estas comisiones.