

POSICIONAMENTO DO MOVEMENTO ECOLOXISTA PERANTE A CATÁSTROFE DO PRESTIGE

Declaración a 2 meses da catástrofe

Desde o punto de vista das ONGs ambientalistas, a catástrofe do Prestige é o resultado dun modelo enerxético insostible e exemplifica perfectamente os efectos máis perversos da globalización sobre o medio ambiente. A industria do petróleo opera a escala planetaria e minimizando custos como principal obxectivo.

O movemento ecoloxista quere destacar que o do 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: Unha cantidade indeterminada, mais en todo caso moi importante de fuel, fica aínda nos tanques do Prestige, a 3600 metros de profundidade.

Posicionamento: A recuperación deste fuel debe ser unha prioridade na situación actual, do contrario é moi probable que sigamos sufrindo unha permanente marea negra durante os próximos anos. En calquera caso, o custo de que este fuel siga saíndo á superficie sempre será maior có derivado dunha operación de rescate do mesmo.

Do mesmo xeito, a retirada do fuel que segue flotando na superficie do mar antes de que alcance a costa debe de ser tamén unha prioridade absoluta.

2. Xestión do fuel recuperado

Feitos: Miles de Tm de fuel están sendo retiradas do mar e das costas, mescladas con algas, area, pedras, plásticos, etc., sen que ata agora se teña aclarado cal é o mellor sistema de xestión para estes residuos.

Posicionamento: Opoñémonos frontalmente á incineración do fuel e outros residuos. O fuel incumpre as normativas comunitarias de contido máximo de xofre. Por outra banda, a incineración do fuel do Prestige conlevará a emisión de substancias tóxicas á atmosfera. Trátase dun fuel oil residual, de composición moi complexa, que contén un grande número de compostos orgánicos tóxicos e metais pesados. Non hai que desbotar que a queima destes residuos xere cinsas tóxicas que tamén conterán substancias perigosas, como por exemplo algúns metais pesados, arsénico, cadmio e zinc.

Esiximos a súa contención segura nun lugar adecuado ata que se estableza o método de tratamento máis apropiado.

3. Información sobre a toxicidade do fuel

Feitos: Consideramos insuficiente a información ofrecida 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.

Constátase o uso de equipamentos e prácticas inadecuadas insalubres nas tarefas de limpeza (mascarillas inúteis fronte aos compostos volátiles, número insuficiente de “mans limpas”, turnos demasiado longos,...).

Posicionamento: Reclamamos a realización e publicación de estudos epidemiolóxicos sobre a poboación exposta ao fuel, traballadores e voluntarios que traballaron nas tarefas de limpeza, tal como se fixo en situacións similares noutros países.

4. Protocolos e operativos de limpeza

Feitos: Constatamos a realización de obras sen planificación e innecesarias, así como o emprego de maquinaria pesada en zonas vulnerables, algunhas protexidas. En moitos casos non se seguiron os protocolos establecidos pola propia Administración para realizar as tarefas de limpeza.

Non se facilitou unha formación mínima previa aos voluntarios, que foron enviados a recoller fuel ás praias sen as instrucións máis básicas sobre cómo facelo. A maioría do persoal non voluntario (constructoras, funcionarios da administración, militares, etc...) que traballan nas costas tamén carecen dunha formación especializada.

A Administración foi incapaz de xestionar de forma adecuada o enorme potencial humano do que dispoñía para paliar o impacto da marea negra sobre as costas afectadas.

Posicionamento: Non aceptamos que a Administración anuncie que existe un exceso de voluntarios cuando o certo é que hai zonas do litoral sen cubrir, que cómpre acurtar os turnos de traballo para minimizar a exposición ao fuel e aumentar o número de “mans limpas” para garantir a calidade de traballo dos voluntarios. É imprescindible que os protocolos establecidos se cumpran adecuadamente por todas as persoas implicadas nas tarefas de extracción de fuel.

Opómonos á utilización de maquinaria pesada e métodos agresivos de limpeza das zonas afectadas, á apertura indiscriminada de pistas ou outras obras de infraestrutura que supoñan a destrución de formacións naturais, pois senón a recuperación dos ecosistemas será unha entelequia.

Por outro lado, estamos observando un desbaldimento de material nestas tarefas debido á desorganización que preside as tarefas de limpeza.

5. Empresas involucradas nas tarefas de limpeza

Feitos: Un número importante de empresas están participando ou teñen previsto participar nos operativos de limpeza da costa sen que exista unha información adecuada sobre os criterios utilizados para a súa designación e os custos que a súa actuación suporán para o erario público.

Posicionamento: Esiximos información pública, ampla e transparente do convenio establecido coas empresas contratadas para os labores de limpeza do fuel na denominada “segunda fase”: nome das empresas designadas, zonas asignadas, obxectivos e calendario do seu traballo, número de persoal, medios e custo dos labores a realizar, relación que establecerán cos dispositivos do voluntariado. Se é certo que rexeitan a participación de voluntarios nas súas zonas, queremos saber por qué.

Tamén reclamamos unha información completa e transparente sobre os custos reais de todo o operativo de limpeza e rexeneración da costa. O seu coñecemento é fundamental para reclamar as indemnizacións correspondentes ao Fondo de Compensacións.

6. 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 última 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 establecela e melloralala.

7. A recuperación socio-ambiental das zonas afectadas

Feitos: Os efectos sociais, económicos e ambientais dun accidente destas características son enormes. Recuperar os ecosistemas afectados e as actividades económicas que dependen destes debe ser un obxectivo prioritario.

Observamos con grande preocupación moitas das solucións formuladas para a reactivación económica das zonas afectadas que implican máis cemento e a potenciación de actividades insostíbeis. Esta non é a vía para solucionar unha catástrofe ecolóxica e social como a actual, senón a forma de crear as condicións para que se volva reproducir.

A Administración, sen embargo, anuncia unha reactivación económica baseada nunha ondada de infraestruturas viarias, portos exteriores, "rexeneracións" de praias e/ou construcións na franxa costeira, que non farán senón aumentar a degradación ambiental á que se enfronta a nosa sociedade.

Posicionamento: A Administración debe entender esta catástrofe como unha chamada de atención sobre os efectos ecolóxicos e sociais dunha economía insostíbel e como unha oportunidade para traballar seriamente a prol do ambiente, dada a súa relación directa co benestar e a calidade de vida da poboación.

As ONGs ambientalistas convidan ás administracións a reflexionaren seriamente sobre as estratexias de reactivación das zonas afectadas, que deben estar baseadas en criterios de perdurabilidade ambiental e equilibrio social; e non no afán de ocultar unha catástrofe sen precedentes con máis cemento e asfalto.

Na rexeneración dos ecosistemas afectados débese contar co coñecemento e experiencia do sector extractivo, dos científicos e das ONGs.

8. Custos asumidos polas partes afectadas

Feitos: Desde un inicio, a Administración fixo deixación das 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 combustíbel gastado polas embarcacións dedicadas ás tarefas, ata os labores para o seu mantemento, limpeza, repintado despois do seu emprego.

9. Política de información.

Feitos: O tratamento da información polas fontes oficiais, os medios de comunicación públicos e algúns medios privados foi e segue sendo vergoñenta, terxiversando, manipulando e faltando á verdade en numerosas ocasións. Debido a esta situación, tívose que recorrer a fontes doutros estados europeos

A ausencia de información veraz e os intentos de minimizar mediaticamente a catástrofe contrastaron fortemente coa mobilización cidadá en contra da marea negra e da súa deficiente xestión.

Posicionamento: Condenamos enerxicamente a política de desinformación governamental, tendente en todo momento a minimizar o alcance mediático da catástrofe e a silenciar e descualificar sistematicamente calquera voz crítica coa deficiente xestión realizada.

Para esta e outras catástrofes é preciso garantir a veracidade da información proveniente de fontes e organismos oficiais, así como o seu tratamento xornalístico rigoroso, aberto e plural, sobre todo no medio de comunicación públicos.

10. Educación e participación cidadá.

Feitos: Un dos elementos positivos na evolución da catástrofe foi o nivel de conciencia e compromiso ambiental da cidadanía que se puxo en evidencia. A resposta dos voluntarios, 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 sostible.

ASPECTOS GLOBAIS

11 Cambios na política enerxética

Feitos: Resulta un despropósito que en medio da catástrofe do Prestige, o Goberno español diminuíse as primas ás enerxías respectuosas co ambiente e decidise que non se dedique nin un céntimo a aforrar enerxía. De continuar a política enerxética actual, España no poderá cumprir os compromisos asumidos do Protocolo de Quioto.

Posicionamento: As ONGs ambientalistas esiximos unha política enerxética baseada no aforro, a eficiencia e as enerxías respectuosas co medio ambiente, como solución última aos impactos ambientais derivados do uso e transporte de combustíbeis fósiles a escala global.

12 Responsabilidade ilimitada para as empresas.

Feitos: No caso do Prestige, novamente, as industrias sucias trasladan os custos económicos da degradación ambiental ao conxunto da sociedade. Esta catástrofe é resultado tamén do “barato” que resulta contaminar e do fácil que é obviar o risco para maximizar os beneficios económicos.

Posicionamento: Reclamamos un réximen de responsabilidade ilimitada para toda a cadea involucrada no transporte de hidrocarburos, desde o armador ao propietario da carga, incluíndo as aseguradoras e as sociedades de certificación. Todo buque que transporte estas sustancias debe estar en posesión dun seguro que cubra sen límite a contía dos danos ocasionados por un accidente. Estes custos deben incluír non só o impacto directo sobre os ecosistemas senón tamén os custos da súa recuperación.

Asimesmo, condenamos a ausencia de avances significativos neste senso nas reunións sucesivas dos Ministros de Transporte, de Medio Ambiente e de Xefes de Estado durante os cumios mantidos no mes de Decembro. Igualmente, reprobamos que o Goberno español, despois de sufrir unha catástrofe destas características, non tivese un papel máis activo na consecución destes obxectivos. Pola contra, empeñouse en publicitar propostas que non reducirán o risco de que no futuro volva suceder unha catástrofe destas características.

13 Cambios na política de transporte marítimo.

Feitos: Se algo puxo de manifesto a marea negra do Prestige é que nas últimas décadas a UE a penas avanzou en seguridade marítima. A pesar de que as costas europeas foron escenario de numerosas catástrofes desta índole, os paquetes de medidas Erika I e II non foron aínda adoptados por ningún Estado Membro. Ademais de seren claramente insuficientes para garantiren que un accidente como o do Prestige non volva acontecer, Loyola de Palacio pasouse todo o mes de Decembro tentando vender que, de estaren xa transpostas estas Directivas, isto non tería sucedido, mais, de feito, no que atinxe ao tema da responsabilidade ilimitada, que para nós é un aspecto central do problema, os paquetes limítanse a aumentar o fondo que as petroleiras deben pagar, pero isto non vai supor grandes mudanzas no xeito de operar da industria. Por outro lado, os calendarios de eliminación de buques monocasco destes paquetes son tamén clarisamente insuficientes.

Posicionamento: Reclamamos cambios urxentes na política de transporte marítimo que minimicen o risco dun accidente destas características, entre estes destacamos: a prohibición do transporte de hidrocarburos e sustancias perigosas en xeral en buques de casco simple; a creación dunha rede de infraestructuras con todos os medios necesarios para responder a un accidente destas características; a eliminación dos pavillóns de conveniencia e a declaración de Áreas Mariñas Especialmente Sensíbeis (AMES). Neste sentido, Galicia cumpre todos os criterios xeográficos, económicos, ecolóxicos e culturais para ser declarada AMES por parte da Organización Marítima Internacional, mais é responsabilidade da Xunta de Galicia iniciar os trámites para dita declaración.

14 Plans e Medios de Loita contra a Contaminación.

Feitos: É absolutamente inaceptábel a falta de medios de prevención e loita contra a contaminación nunha das áreas con tráfico marítimo máis intenso do mundo e cun historial de catástrofes marítimas como é o caso das costas galegas. Unha vez máis, as administracións públicas españolas ficaron en entredito, non tendo servido todos os accidentes anteriores para se dotaren dos medios máis básicos para se enfrontaren a unha catástrofe como a que padecemos.

Máis grave aínda é a ausencia de protocolos ou plans de continxencia. A consecuencia foi a ampliación do abano de litoral afectado ao arrastrar o barco sinistrado ao longo de toda a costa galega, alcanzando a contaminación tamén ás costas do Cantábrico español e de Francia.

Posicionamento: Este feito, por si só, debería ter provocado xa a dimisión do Ministro de Fomento, Álvarez Cascos, responsable das políticas de Transporte Marítimo e Salvamento. Igualmente, consideramos fundamental a posta en práctica de plans de continxencia perante este tipo de catástrofes, cos recursos humanos e materiais necesarios para afrontar situacións destas características.

Petición de responsabilidades políticas

Por todo o exposto neste documento, as organizacións asinantes reclamamos a apertura de comisións de investigación sobre a xestión da catástrofe do Prestige no Parlamento de Galicia, no Parlamento Español e no Parlamento Europeo, que sirvan para aclarar e facer pública a información existente e exacta do ocorrido e as decisións tomadas, así como a depuración das responsabilidades políticas e administrativas a raíz das conclusións destas comisións.

13 de xaneiro de 2003

Asinantes:

Asociación para a Defensa Ecolóxica de Galiza (ADEGA)

<http://www.adegagaliza.org>
680420807
adega@ctv.es

Amigos de la Tierra

<http://tierra.org>
988374318
director.centroiris@tierra.org

Coordinadora para o Estudio dos Mamíferos Mariños (CEMMA)

<http://www.arrakis.es/~cemma>
686989008
cemma@arrakis.es

Erva-Ecologistas en Acción

<http://www.ctv.es/USERS/erva/>
630 69 08 69
ervacomp@aeiou.pt

Federación Ecoloxista Galega (FEG)

<http://web.jet.es/feg>
981575444
feg@jet

Greenpeace

<http://www.greenpeace.es/>
91 444 14 00
informacion@greenpeace.es

Sociedad Española de Ornitología (SEO/Birdlife)

<http://www.seo.org>
617 00 32 32
giam@seo.org

Sociedade Galega de Educación Ambiental (SGEA)

<http://www.sgea.org>
650 201 681
sgea@sgea.org

Sociedade Galega de Historia Natural (SGHN)

<http://www.sghn.org>
981 584 426
sghn@sghn.org

WWF/Adena

<http://www.wwf.es>
91 354 05 78
info@wwf.es