

CORREDORS MARÍTIMS: ESPANYA “TÉ UN CAS”

Dels 10 Dispositius de Separació del Trànsit (els corredors o autovies marítimes) que la Organització Marítima Internacional (OMI) té reconeguts en aigües internacionals (més enllà de les 12 milles), 2 són a Espanya: el de Tarifa i el de Finisterre. Fins al 1994 aquest últim era 11,5 milles més a prop de la costa gallega, i ara que encara no ha conclòs l'episodi del *Prestige* l'Administració espanyola està considerant tornar a sol·licitar el seu allunyament. La raó sembla clara: Galícia ja ha patit les conseqüències dels accidents de massa petrolers. Tanmateix, a l'hora de negociar davant la OMI una nova disposició pel corredor galleg, la comunitat internacional desmuntarà tal argument amb la fredor dels fets: a Galícia només són imputables al corredor marítim els vessaments de l'*Andros Patria* (1978) i del *Prestige* (els del *Polycommander*, *Urquiola* i *Aegean Sea* ocorregueren després d'abandonar l'autovia i entrant al port). No ens ha anat tan malament si ho comparem amb el cas de la Bretanya francesa, que s'ha vist afectada pel *Torrey Canyon* (1967), l'*Amoco Cadiz* (1978), el *Tanio* (1980) i l'*Erika* (1999). De fet, l'atzar ens ha perdonat el desastre en alguna que altra dècada.

Però no hauria d'acabar aquí el nostre al·legat. Mentre que els vessaments de petroli provoquen una contaminació esporàdica encara que cridanera, existeixen principalment dos altres tipus de contaminació molt menys evidents però quotidians, insidiosos: la contaminació atmosfèrica pels combustibles que propulsen els vaixells, i la de l'aigua per l'alliberació dels biocides de les pintures dels cascs. A ambdós contribueixen no només els petrolers, sinó tots i cadascun dels bucs que naveguen pels corredors (50.000 a l'any pel de Galícia, la M-30 de la Sra. Ministra d'Afers Exteriors). Així, encara que la

societat no els percebi, la OMI porta anys considerant-los (potser sense la suficient diligència).

Segons estima la OMI, les emissions anuals de les xemeneies de la flota mundial pel que fa al sofre (en forma d'òxids), els òxids de nitrogen i els CFCs (clorofluorocarbonats) representen, respectivament, el 4%, el 7% i el 2% del total mundial. Fent servir la bibliografia pertinent i fent uns pocs números es pot calcular que el trànsit marítim avui a uns 50 km de la costa gallega emet a l'atmosfera unes 6.000 tones de sofre a l'any. Aquesta xifra representa un 50% més que el sofre emès l'any 2000 tant per la central tèrmica d'*Endesa* a Puertollano com per la suma de *Sabon I* i *Sabon II* d'*Unió Fenosa*, i la meitat d'allò derivat de tot el transport per carretera a Espanya el 1998. Donat que s'estima que els òxids de sofre (precursors del sulfat que és el principal responsable de la pluja àcida) són transportats una distància mitjana de 800 km i que els vents predominants de la zona són de l'oest, resulta evident que no només Galícia sinó tot el nord-oest de la Península Ibèrica està dins del radi d'acció de dites emissions.

Pel que fa a l'altre tipus de contaminació marítima, el 80% de la flota comercial mundial porta a les seves pintures antiincrustants un potent tòxic, el tributí d'estany (TBT de l'anglès *tributyltin*). Amb ja quatre dècades d'història a les seves espatlles, el TBT constitueix un clàssic exemple de contaminació marina per a la ciència mediambiental (biologia, química, economia,...) i, a partir d'aquesta, per a la legislació internacional. La OMI ja té un pla d'actuació (per fi!) amb el qual confia que pel 2008 els vaixells ja no el facin servir, però s'haurà de veure; como ja sabem, i particularment en allò relatiu al TBT, una cosa és la legislació i una

Escrit per:

José M. Ruiz

Professor titular d'Ecologia
Grup d'Ecotoxicologia
Universidade da Coruña

altra molt diferent és la seva aplicació i estricte compliment. En qualsevol cas, donat que el TBT és un dels anomenats Contaminants Orgànics Persistents, encara donarà molta guerra. A Galícia els efectes biològics del TBT són ubiqües (s'ha documentat una alteració de la sexualitat de certs cargols marins des de Ribadeo fins a La Guardia -vegeu M. J. Amor, "Quan els pescadors intervenen en la ciència", *Omnis cellula* núm. 2-), i existeixen dades que indiquen la responsabilitat, si bé parcial, del corredor marítim en aquest deteriorament de l'ecosistema. A més, almenys en allò relatiu a la ostra arrossada o japonesa, el TBT fa molts anys que perjudica la indústria aquicultura.

L'impacte multidimensional del cas *Prestige* assoleix i probablement supera la màxima cota fins ara patida per la Unió Europea. Seria desitjable que es complís rigorosament l'actual màxima que "qui contamina paga", però potser també hauria de pagar tot aquell que contaminés, encara que ho fes de forma menys perceptible. Per a replantejar la disposició del corredor galleg (o en el seu defecte exigir alguna compensació), Espanya certament té un cas.