

LES SOLUCIONS EXISTEIXEN. EN DEFENSA DELS ECOSISTEMES COSTANERS AFECTATS PEL *PRESTIGE*

Declaració conjunta de *Greenpeace* i representants de les universitats gallegues sobre l'abast de l'accident del buc petrolier *Prestige*



FOTO: Oriol Aixalà (2003)

El 13 de novembre del 2002, el buc petrolier *Prestige* patia un accident davant de les costes de Galícia, a l'alçada del Cap Tourinyan. Durant els dies següents el buc vessaria part de la seva càrrega, un combustible pesat conegut com fuel núm. 6, en una quantitat que es xifra en unes 20.000 tones. Des d'aquell moment s'han dit moltes coses sobre l'accident i sobre el seu impacte en el medi marí. En aquest sentit ens agradaria manifestar que:

L'impacte ecològic d'un accident d'aquestes característiques inclou efectes tant a curt com a mitjà i llarg termini. Les investigacions realitzades després d'altres accidents d'aquestes característiques mostren que la recuperació dels ecosistemes afectats pot portar molt de temps. I no hem d'oblidar que aquests costos ecològics es tradueixen de manera directa en costos econòmics, socials i culturals dramàtics.

Les característiques d'aquest fuel en qüestió, molt pesat, de baixa solubilitat en aigua i escassa evaporació, fan que sigui potencialment molt persistent en el medi. Entre els compostos que componen el fuel es troben compostos orgànics persistents, de caràcter bioacumulatiu, que són en molts casos possibles carcinògens humans. Als efectes a curt termini derivats de la toxicitat aguda del combustible i dels seus efectes físics sobre el substrat i la penetració de la llum hi segueixen altres efectes a més llarg termini relacionats amb l'alteració de l'estructura i dinàmica de l'ecosistema, de molt difícil predicció quantitativa, però avaluable i quantificable amb una monitorització científica adequada, i molt rellevants des del punt de vista ecològic i econòmic. Entre els efectes a llarg termini estan aquells determinats per les característiques persistents i bioacumulatives d'alguns dels seus compostos i la possibilitat que aquests s'incorporin a la cadena tròfica durant generacions. Existeix una gran quantitat de fuel dipositat en alguns dels fons de la costa gallega. Existeix, per tant, la possibilitat que aquest fuel sedimentat es converteixi en una font de contaminació contínua durant un llarg període de temps.

Aquest accident es suma a l'empobriment general que pateixen els ecosistemes costaners, i que té múltiples causes, entre elles la contaminació de diferent origen, l'alteració de l'hàbitat litoral per causa de la construcció d'infraestructures, la sobrepesca o el canvi climàtic –un altre impacte mediambiental derivat de l'ús de combustibles fòssils com el petroli. Rere l'accident, la minimització de l'impacte d'aquest ha estat una constant. Aquesta va des dels terminis per a la recuperació de l'ecosistema declarats per alguns polítics fins al llenguatge empleat en referir-se a l'accident. Alguns s'han entestat en parlar d'un vessament i han donat terminis de recuperació d'uns pocs mesos. La manca d'informació ha estat la norma, fins el punt que les dades de les quals disposarem sobre la composició del combustible, 15 dies després de l'accident, procediren d'un institut d'investigació francès, sense que les autoritats espanyoles fessin públiques les dades al respecte. Tanmateix, vam comprovar com durant nombrosos dies centenars de voluntaris treballaven a les platges afectades durant hores sense la informació ni els mitjans adequats per portar a terme aquesta tasca de forma que això no representés un risc per a la seva salut.

Galícia compta amb tres universitats amb nombrosos grups d'investigació especialitzats en estudis marins, que centren el seu treball en molt diverses temàtiques que abasten des de la contaminació fins a l'estudi dels recursos pesquers, totes elles rellevants a l'hora d'avaluar els efectes d'una catàstrofe d'aquest tipus. Malgrat l'existència d'aquest capital intel·lectual, fruit de l'esforç de tota la societat, aquests investigadors han estat ignorats fins el moment per les administracions implicades, que no han sol·licitat en cap moment el seu assessorament o col·laboració per iniciar l'avaluació científica dels danys.

Malgrat aquesta circumstància, són diversos els equips que, amb l'esforç personal consegüent, han iniciat estudis amb aquesta finalitat, que busquen aportar informació científica, objectiva i pública, sobre la situació actual i l'evolució futura dels ecosistemes costaners afectats. Els ecosistemes costaners gallecs han patit 5 accidents petrolers en els últims 30 anys. Els factors que determinen la freqüència d'aquests tipus d'accidents continuen invariables, i els medis amb què fer-los front continuen essent els mateixos que fa 10 anys, quan el petrolier Aegean Sea va encallar a les costes d'A Coruña.

En cas de no canviar substancialment les coses, un accident com aquest tornarà a succeir. Serà el mes que vé, l'any que vé o d'aquí deu anys. Els canvis imprescindibles per tal de minimitzar el risc de noves catàstrofes d'aquestes característiques inclouen:

- Responsabilitat limitada per a la indústria petrolera, tal com succeeix als Estats Units com a conseqüència de l'accident de l'Exxon Valdez. Actualment a Europa la responsabilitat de les companyies propietàries de la càrrega és limitada i suposa que finalment tots els ciutadans han de pagar els danys provocats per una indústria que opera minimitzant costos i en condicions de seguretat insuficients. El fet que tant per a la indústria com per a les asseguradores aquests accidents

resulten excessivament barats no genera incentius per tal que aquestes operin de manera més segura. La responsabilitat deu incloure no només els danys més directes i més a curt termini, sinó les despeses d'investigació i recuperació dels ecosistemes afectats.

- Canvis en les polítiques de transport marítim. Existeix tot un conjunt de mesures imprescindibles entre les que es troben la implantació de bucs de doble casc, la creació d'una xarxa de ports segurs, la declaració d'Àrees Marines Especialment Sensibles o el control públic de les societats de classificació. La indústria petrolera ha de ser forçada a emprar tots els seus recursos per a comptar amb els medis de transport més segurs existents en l'actualitat.

- Canvis en la política energètica. El petroli té un gran impacte ambiental des de la seva extracció inicial fins el seu consum posterior. L'impacte dels combustibles fòssils no està restringit a l'àmbit local. El canvi climàtic té un impacte evident sobre els ecosistemes marins del planeta. Les nostres societats modernes disposen ja d'un arsenal d'energies alternatives als combustibles fòssils i de la capacitat de disminuir significativament el consum d'energia a través de l'estalvi i la implantació de tecnologies més eficients. La transició cap a un model energètic basat en energies renovables és la solució última a aquest tipus d'accidents.

- Mitjans de lluita contra la contaminació. Aquest accident ha demostrat que rere una llarga història d'accidents a la zona i amb un tràfic que supera els 6.000 bucs de transport de substàncies perilloses a menys de 50 milles de les costes gallegues cada any, seguim sense comptar amb els medis i la planificació mínims per tractar de pal·liar tant com sigui possible els efectes d'un accident d'aquestes característiques.

Milers de famílies que depenen directament i indirectament del medi ambient marí a Galícia han sofert i encara pateixen les conseqüències d'un accident que podia haver estat evitat. Esperem que aquest cop siguem capaços d'aprendre'n alguna cosa.



FOTO: Oriol Aixalà (2003)