

DESASTRE AMBIENTAL EN GALICIA. TOLERANCIA ZERO

Posted on 04/12/2002 by Naider





La Costa da Morte está considerada como uno de los tramos ambientalmente más valiosos de la costa Atlántica. Sus valores paisajísticos y su riqueza botánica y faunística configuran un importantísimo patrimonio natural que la han hecho acreedora de una solicitud de Parque Nacional por parte de sectores conservacionistas gallegos. Entre su múltiples valores ecológicos, la Costa da Morte es el único lugar del país en el que nidifica el Arao común, especie de ave marina en peligro de extinción. Hoy, este ecosistema de litoral está en el

epicentro de la marea negra que está asolando la costa gallega.

La marea del Prestige ha acabado alcanzando los despachos oficiales de la Xunta, de la Moncloa e incluso los de la Comisión Europea. Durante las dos primeras semanas de la crisis, los responsables políticos se han apresurado en activar un *plan de salvamento político* basado en dos pilares: minimizar los efectos del desastre ante la opinión pública y activar la centrifugadora de las responsabilidades. Pero con la marea negra del fuel batiendo implacable las costas gallegas esa minimización se ha ido volviendo en su contra y ha ido alimentando otra marea aún más poderosa: la de la indignación social de un pueblo que asiste a un nuevo desastre ambiental, uno más en la larga lista de desastres acaecidos en las tres últimas décadas en el litoral de Galicia.

La indignación social es también alimentada por la constatación de que, una y otra vez, son los mismos quienes han de pagar el desaguado del transporte marítimo de sustancias tóxicas y contaminantes. Hace doce años, la manifestación de protesta celebrada en A Coruña con motivo de la catástrofe ambiental provocada por el hundimiento del buque *Aegean Sea* iba encabeza por la misma frase que la que el domingo día 30 recorrerá las calles de Santiago: Nunca más!. La indignación y la rabia surgen de ver que, diez años después del aquel desastre y tres años después del provocado por el hundimiento del buque Erika frente a las costas bretonas, ni la Unión Europea ni sus Estados miembros han tenido el coraje político ni la capacidad de liderazgo para implantar la única política marítima que puede acabar con estos desmanes: *tolerancia cero* hacia los "bombas ecológicas" flotantes que recorren las costas europeas y singularmente las gallegas.

Es sencillamente incomprensible para el ciudadano de la calle que mientras un pequeño vehículo privado debe pasar una rigurosa inspección técnica apenas cuatro años después de haber sido adquirido, las costas europeas estén abarrotadas de buques transportando decenas de miles de toneladas de productos altamente tóxicos que los propios responsables políticos (Ana Palacio) no dudan en calificar de auténticas bombas ecológicas por su avanzada edad, su deplorable estado de conservación y, muchas veces, la precaria situación laboral y sindical de sus tripulaciones. Todavía es menos comprensible que centenares de esos buques en pésimas condiciones y transportando productos contaminantes atravesasen cada año uno de los caladeros de pesca más importantes del mundo y uno de los ecosistemas de litoral más valiosos de la Unión Europea, las costas gallegas.

En la última década, la Unión Europea ha conocido de media una marea negra al año. En ese intervalo de tiempo, más de 450.000 toneladas de combustibles han sido vertidas en sus aguas por el hundimiento de buques de transporte de hidrocarburos. Por contraste, hay que señalar que la experiencia del hundimiento del Exxon Valdés en las costas de Alaska en 1989 motivó una reacción social, política y normativa en Estados Unidos que se puede calificar de tolerancia cero hacia la presencia en las costas norteamericanas de buques que no reúnan los niveles de calidad requeridos. Mientras que en las costas de la Unión Europea han ocurrido doce desastres de

vertidos en el tiempo transcurrido desde la aprobación de la normativa norteamericana - la Oil Pollution Act, 1990 -, en las costas de Estados Unidos no se ha producido ningún vertido grave originado por el hundimiento de buques de transporte.

Para entender esa diferencia en los resultados de la gestión del transporte marítimo hay que recordar que Estados Unidos envió, en sentido literal, un poderoso aviso a los navegantes. La responsabilidad económica de los armadores ante desastres ambientales es ilimitada. Como ejemplo, la compañía petrolera Exxon hubo de poner encima de la mesa 2.100 millones de dólares para financiar las tareas de descontaminación. La multa que le impuso el Gobierno Federal fue de 150 millones de dólares, la mayor de la historia ambiental, y la compañía todavía hubo de pagar otros 1.000 millones de dólares para dotar de fondos a un proyecto encargado de la recuperación a largo plazo del ecosistema dañado por las 35.000 toneladas de petróleo vertidas por el buque Exxon Valdés.

A raíz de desastre del Erika en 1999 en la costa francesa, la Unión Europea aprobó las importantes directivas Erika I y Erika II. Sin embargo, el hundimiento del Prestige ha puesto de manifiesto que a aquella iniciativa le faltó la contundencia necesaria en cuanto a sus plazos de aplicación. Por ello, ante el desastre del Prestige, la Unión Europea debe reaccionar blindando sus costas de manera inmediata a la presencia de buques basura que tengan más de 15 años y que naveguen bajo banderas de conveniencia. Esta decisión debería ser formalmente adoptada en la cumbre de diciembre del Consejo de la Unión, enviando así una poderosa señal a la Organización Marítima Internacional (Naciones Unidas) acerca de la necesidad de proceder a una revisión en profundidad de la actual política internacional de transporte marítimo.

Con motivo del hundimiento del buque Prestige, *Greenpeace Internacional*, la *Federación Internacional de Trabajadores del Transporte* y la organización conservacionista internacional *World Wild Fund (WWF)* han enviado una carta al Secretario General de las Naciones Unidas Koffi Annan demandando una acción concertada internacional dirigida a eliminar las prácticas de navegación que no cumplan unos mínimos requisitos técnicos y laborales- "sub-standard shipping and practices". Esa demanda pone el dedo en la llaga ya que, tras desastres ambientales como el del Prestige, el problema de fondo es que la actual normativa internacional permite que por los mares y océanos del mundo circulen hoy día 7.894 petroleros, de los que una elevada proporción no presenta los estándares de calidad necesarios - 3.077 de esos buques tienen más de 20 años.

Esa situación es debida a las banderas de conveniencia. Las leyes de la mar obligan a que cada país se haga responsable de las condiciones de navegabilidad de los buques que navegan bajo su bandera, así como de las condiciones laborales de sus trabajadores. Muchos de los países conocidos como banderas de conveniencia - Panamá, Liberia, Bahamas, Malta, Grecia, Singapur ... - practican abiertamente políticas de *dumping* económico, social y ambiental, permitiendo que los buques que acuden a sus banderas se beneficien de sus más que laxas normativas sociales, fiscales y ambientales.

El resultado es un sistema perverso de incentivos y desincentivos económicos actuando sobre el transporte marítimo mundial. Una expresión de la actual perversión del sistema es que una parte importante del transporte de sustancias altamente tóxicas como el fuel que transportaba el Prestige se acaba realizando en viejas antiguallas de 25 o más años, con tripulaciones escasamente preparadas y mal pagadas y que al amparo de las banderas de conveniencia se ven sometidos a

niveles de inspección y mantenimiento francamente insuficientes.

Con ese transfondo internacional, llega el momento de decir algo sobre las responsabilidades políticas en nuestro país. De siempre se ha sabido que es en los momentos de crisis cuando emerge la auténtica valía, la verdadera talla de las personas - especialmente de los dirigentes políticos. El señor Aznar ha tratado de ridiculizar "el hacerse la foto" en el lugar del desastre, pero sus asesores se han olvidado de recordarle algo fundamental en los momentos de crisis. Se llama empatía. Es la capacidad de sentir al otro, de sentir con el otro, de sufrir con el otro. Esa incapacidad para conectar de manera auténtica y real con el sufrimiento y la desolación de los hombres y mujeres gallegos asolados por la marea negra y de hacerla visible al ciudadano de la calle, expresa mejor que cien discursos el verdadero talante de unos señores que se reivindican como "populares". Esa falta general de sensibilidad ha quedado cristalizada para la posteridad en el imaginario colectivo en el hecho kafkiano de un anciano presidente que en medio del diluvio no tiene otra cosa mejor que hacer que irse a cazar con sus amigos de la nobleza.

Decir, finalmente, que quien se merece la total reprobación política a su gestión en la crisis es un ministro de Medio Ambiente cuya falta de protagonismo en la misma ha resultado patética. Quienes amamos apasionadamente la naturaleza y nos preocupamos por la situación ambiental de nuestro entorno, nunca olvidaremos que mientras la marea negra del Prestige asolaba uno de los enclaves ecológicos más valiosos de la costa atlántica española, provocando una grave crisis social, económica y ambiental en Galicia, el señor Matas estaba volcado en su campaña electoral en les Illes Balears cortando cintas y sonriendo a las cámaras.

There are no comments yet.