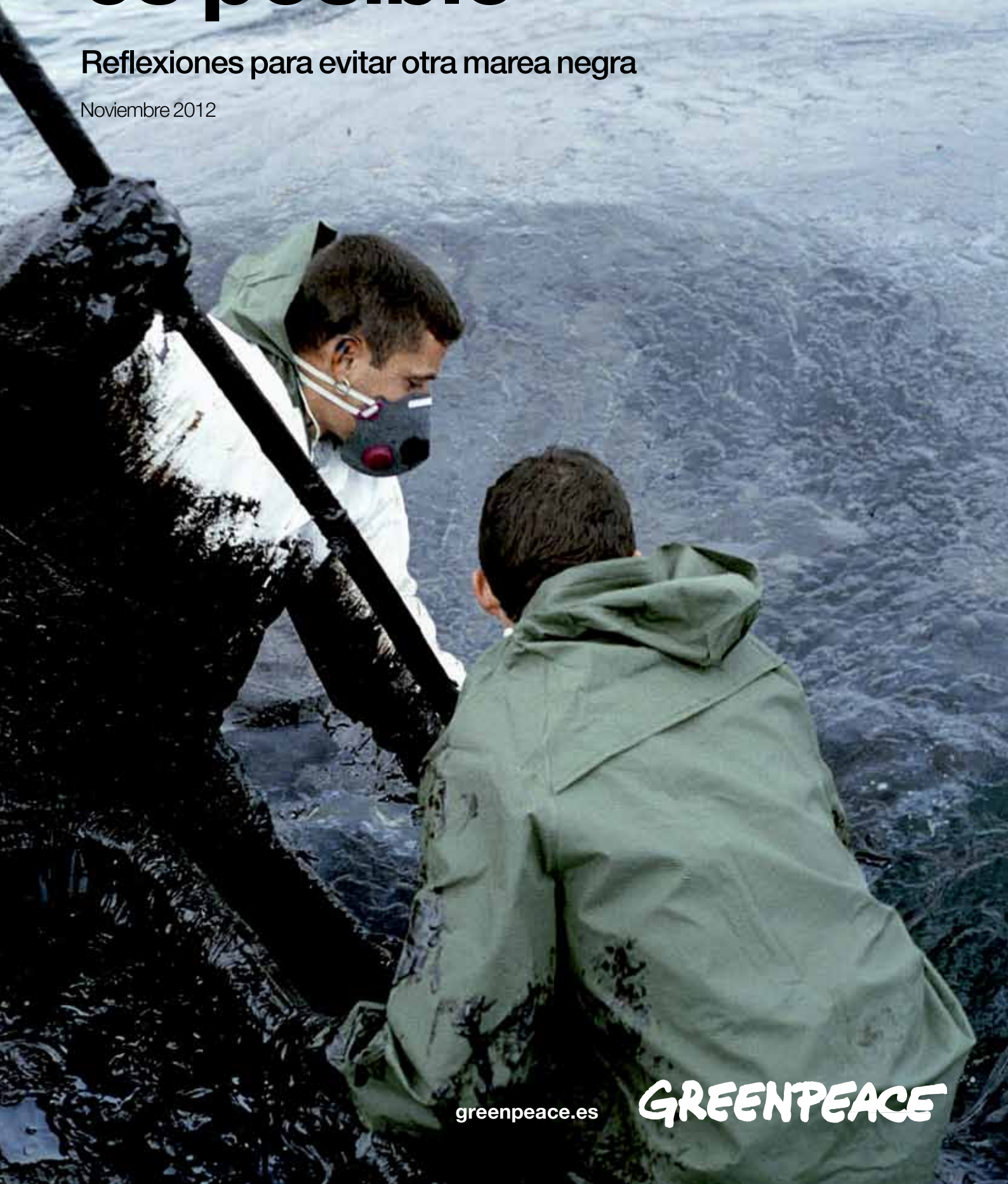


# Otro *Prestige* es posible

Reflexiones para evitar otra marea negra

Noviembre 2012



# Contenido

## Greenpeace España

San Bernardo 107, 1  
28015 Madrid  
T. 91 444 14 00 F. 91 187 44 56  
info@greenpeace.es

*Otro Prestige es posible. Reflexiones para evitar otra marea negra* ha sido coordinado por el equipo de campañas y de comunicación de Greenpeace España, con la colaboración de Gustavo Catalán, Manuel Rivas, Mario Rodríguez, Sara del Río, Sebastián Losada, José Luis García, Pilar Marcos y Raquel Montón.

Este informe ha sido producido gracias a las aportaciones económicas de los socios de Greenpeace.

Greenpeace es una organización independiente política y económicamente que no recibe subvenciones de empresas, gobiernos o partidos políticos.

Hazte socio en [www.greenpeace.es](http://www.greenpeace.es)

Impreso en papel 100% reciclado postconsumo.

Noviembre 2012

<b>Resumen ejecutivo</b>	<b>3</b>
<b>Introducción.</b> Greenpeace y la crisis del Prestige. Por Mario Rodríguez	<b>7</b>
<b>Capítulo 1.</b> Cronología de la marea negra	<b>11</b>
<b>Capítulo 2.</b> Prestige, la mentira que no coló. Por Gustavo Catalán	<b>19</b>
<b>Capítulo 3.</b> Gestión de la crisis, responsabilidades al descubierto. Por Raquel Montón	<b>23</b>
<b>Capítulo 4.</b> Los tiempos del Prestige: antes, durante y después de la catástrofe. Por Sebastián Losada	<b>31</b>
<b>Capítulo 5.</b> Entre la mierda y la esperanza. Por Manuel Rivas	<b>35</b>
<b>Capítulo 6.</b> Consecuencias del vertido para la salud de las personas. Por Sara del Río	<b>39</b>
<b>Capítulo 7.</b> Impacto ambiental durante la catástrofe del Prestige. Por Pilar Marcos	<b>43</b>
<b>Capítulo 8.</b> Las lecciones energéticas del Prestige. Por José Luis García	<b>49</b>
<b>Reflexiones finales</b>	<b>52</b>
<b>Demandas</b>	<b>53</b>
<b>Referencias</b>	<b>54</b>

---

# Resumen ejecutivo

---

Han transcurrido diez años desde el hundimiento del *Prestige* frente a las costas gallegas y la posterior marea negra que ocasionó una de las mayores catástrofes ambientales de España.

La causa de la catástrofe la originó la dependencia del modelo energético del petróleo y un accidente, pero fueron la deficiente gestión de la crisis desde su primer momento, las deficiencias institucionales y las lagunas legales que protegen los intereses de la industria petrolera las causas fundamentales de la marea negra.

Una década después del hundimiento del buque *Prestige* comienza el juicio para exigir responsabilidades. Ninguna de las empresas implicadas está imputada, y únicamente una persona representando a la Administración hará frente a algunas de las responsabilidades de ámbito estatal.

En este contexto, el informe de Greenpeace *Otro Prestige es Posible. Reflexiones para evitar otra marea negra* quiere exponer cuál es la realidad diez años después de la catástrofe. Para ello aborda algunas cuestiones como si se han cubierto las responsabilidades en el ámbito económico, legal y político; si los impactos ambientales y en la salud permanecen y han sido evaluados; o si el uso del petróleo, que es el origen del problema, ha cambiado en este tiempo y si existen alternativas.

Porque si nadie lo olvida hay más posibilidades de que no vuelva a repetirse; otro de los motivos por los que la organización presenta este documento. Por ello, también se reflexiona sobre cómo se transmitió la información a la sociedad y qué papel jugó la desinformación en la gestión de la crisis y en la movilización social; los fallos y negligencias institucionales como la legislación y régimen de responsabilidad en el transporte marítimo; o sobre las decisiones políticas que se tomaron antes, durante y posteriormente al accidente y que tanto marcaron la magnitud de la catástrofe.

Para la realización de este informe se ha contado con las aportaciones y consideraciones de expertos en diferentes ámbitos, muchos de ellos testigos de la tragedia, que permiten reflexionar sobre lo que aquel siniestro nos puede enseñar.

En la **introducción**, Mario Rodríguez Vargas -director ejecutivo de Greenpeace España- rememora el papel de Greenpeace hace diez años durante los días, meses y años en los que ocurrió esta tragedia ambiental. Explica cuándo, dónde y qué hizo Greenpeace, y concluye pensando en qué es lo que hay que hacer y cómo para que otro *Prestige* no sea posible.

En el **primer capítulo**, “Cronología de una marea negra”, se detallan los acontecimientos, actuaciones y decisiones que ocurrieron antes, durante y tras el hundimiento del *Prestige*. A través de este recordatorio el lector puede extraer sus propias conclusiones respecto a las decisiones que se tomaron e informaciones que se publicaron.

En el **segundo capítulo**, “*Prestige*, la mentira que no coló”, Gustavo Catalán -periodista que ha destacado por su labor como especialista en ecología y medio ambiente para el periódico *El Mundo*- describe y detalla la lucha informativa entre el Gobierno y los medios de comunicación, ante una “inquietud social que demandaba más y más información veraz”. Explica el bloqueo informativo del Gobierno que utilizó la falta de detalles, la prohibición de hablar a los funcionarios y la repetición de mentiras de manera pertinaz y sistemática.

---

En el **tercer capítulo**, “Gestión de la crisis, responsabilidades al descubierto”, Raquel Montón -responsable de campaña en el área de Energía y Cambio climático de Greenpeace- analiza la gestión del accidente del *Prestige*. Esta gestión dejó al descubierto grandes carencias sobre las responsabilidades ante las catástrofes ambientales, en concreto las derivadas del Derecho penal y marítimo. También las carencias en la gestión del buque en la catástrofe, tales como la falta de responsabilidad en el transporte de hidrocarburos, las carencias en la seguridad y el salvamento marítimo, así como en la lucha contra la contaminación. Además hay que sumar la insuficiente valoración de la dimensión medioambiental del siniestro, la toma de las primeras decisiones, los problemas de información y comunicación con la población, y la carencia de medios para combatir la contaminación.

En el **cuarto capítulo**, “Los tiempos del *Prestige*: antes, durante y después de la catástrofe”, Sebastián Losada -asesor sobre conservación marina en la Unidad Política de Greenpeace Internacional- reflexiona sobre los tiempos del *Prestige*. El antes, las mareas negras son la consecuencia de la dependencia de nuestra sociedad del petróleo y, por lo tanto, se pueden evitar acabando con ella. El durante, en el que destaca la incansable tarea de recopilación de información veraz que tuvo que hacer Greenpeace para afrontar la opacidad que se recibía desde la Administración. Y el después señala las lecciones que no se han aprendido con dos ejemplos: el hundimiento de la plataforma de extracción petrolífera *Deepwater Horizon*, en abril de 2010 y la carrera actual para tratar de extraer los recursos del Ártico. Sin olvidar las lecciones positivas de la crisis: la marea blanca de voluntarios y la creación de una reserva marina tras el vertido por iniciativa de una cofradía gallega de pescadores.

En el **quinto capítulo**, “Entre la mierda y la esperanza”, Manuel Rivas -escritor, poeta, ensayista y periodista- delibera sobre la génesis del movimiento social que surgió motivado por esta marea negra. Cuando ocurre una catástrofe tan descomunal, la lógica de las poblaciones es agruparse en torno al Gobierno, pero al ser negada la importancia de los hechos por este, se generó una gran inflexión en la movilización cívica por el *Prestige*. Por su doble condición de ser un movimiento de denuncia, de catarsis, pero también de acopio de esperanza y su expresión pragmática.

En el **sexto capítulo**, “Consecuencias para la salud de las personas del vertido”, Sara del Río -responsable de la campaña Tóxicos y Contaminación en Greenpeace- detalla cuál fue la respuesta de la Administración respecto a la toxicidad del fuel y cómo desde el primer momento trató de minimizar el problema, ocultando información y acometiendo estudios y análisis con retraso. “Diez años más tarde, se puede comprobar cómo los impactos no se han evaluado de manera tan exhaustiva como debería y podía haberse hecho”; aún cuando los estudios que se han realizado confirman los riesgos de enfrentarse a un vertido de fuel sin las medidas de protección adecuadas y sin las recomendaciones precisas.

En el **séptimo capítulo**, “Impacto ambiental durante la catástrofe del *Prestige*”, escrito por Pilar Marcos -responsable de la campaña Costas en Greenpeace- describe los impactos ambientales en el corto y en el largo plazo del mayor desastre ecológico acaecido en las costas españolas. El vertido afectó a la práctica totalidad del litoral norte, en el que hay una gran cantidad de espacios protegidos.

Los impactos a corto plazo fueron visibles durante la catástrofe. Sin embargo, los impactos a largo plazo menos visibles también existen. Los hidrocarburos del *Prestige* se incorporaron en la cadena trófica y al océano para siempre. Destaca cómo para la elaboración de este análisis no se ha encontrado documentación científica que muestre un dibujo global de las consecuencias del vertido.

En el **octavo capítulo**, “Las lecciones energéticas del *Prestige*”, José Luis García -coordinador del área de Energía y Cambio climático en Greenpeace- realiza una reflexión desde el planteamiento de que solo podremos evitar las mareas negras cuando dejemos de usar el petróleo, y expone la posibilidad y las alternativas para prescindir de su uso. El petróleo es utilizado por el sistema energético. Se analiza su evolución en esta década y se constata que el consumo de petróleo crece más despacio que el de energía total. En el caso de España, de hecho, ha bajado el consumo de petróleo mientras que el consumo energético total ha aumentado. La explicación de todo esto tiene un elemento común: la diversificación de las fuentes de energía, en la que destaca la irrupción de las energías renovables.

---

Tras la consideración de las reflexiones expuestas, las principales conclusiones que extrae el informe se resumen en:

- **Los responsable políticos fallaron** porque fueron incapaces de proteger los intereses sociales y del medio ambiente.
- **El *Prestige* puso en evidencia las enormes deficiencias de la legislación y del régimen de responsabilidad en el transporte marítimos.**
- **Ninguna de las responsabilidades es exigida por la Justicia ni asumida por sus responsables** y, por tanto, otro *Prestige* es posible.
- **Se desconoce el alcance de los impactos** porque en todo este tiempo no se ha elaborado ningún estudio integral de la caracterización, evaluación y cuantificación de todos los impactos de la marea negra del *Prestige*.
- **El petróleo desde su extracción, transporte, y consumo, genera irreparables e inevitables y permanentes impactos ambientales**, y su utilidad en el sistema energético puede ser sustituida por otras alternativas.

Por todo ello, se necesita un cambio de modelo energético que acabe con la actual dependencia del petróleo de España, que haga innecesario que más buques como el *Prestige* sigan surcando los mares con la amenaza permanente de otra marea negra.

Finalmente, Greenpeace pide que ni las personas ni los ecosistemas afectados por los múltiples impactos de la marea negra del *Prestige* sean olvidados, y que reciban todo el apoyo de la sociedad y de las instituciones.



# Introducción. Greenpeace y la crisis del *Prestige*

Mario Rodríguez, director ejecutivo de Greenpeace España

Sin duda la marea negra ocasionada por el *Prestige* hace ya una década, que afectó a más de 2.500 km de costa, marcó un antes y un después en la percepción que la sociedad tenía sobre los impactos del petróleo en los ecosistemas: con playas, dunas y acantilados anegados por el fuel; cientos de miles de aves petroleadas; y los caladeros pesqueros diezmados. Un antes y un después en la vida cotidiana, en la economía y en el estado de ánimo colectivo. Marcó un hito en la movilización social. Hoy en día un vertido de petróleo al mar no pasa indiferente a la ciudadanía y los gobiernos son conscientes del coste político de la inacción. Pero no es suficiente.

Han pasado diez años y lo cierto es que una catástrofe similar se puede volver a producir en cualquier momento porque los elementos que la originaron siguen vigentes y poco ha cambiado desde entonces. Seguimos dependiendo del azar, de quienes se benefician del transporte marítimo de sustancias peligrosas. Los medios de lucha contra la contaminación son manifiestamente insuficientes. La Unión Europea prohibió la entrada en puertos europeos de buques monocasco con fuel pesado, pero esto no impide que circulen por aguas comunitarias.

En el ámbito de la responsabilidad política quien afirmó que del pecio hundido del *Prestige*, a más de 4.000 metros, solo saldrían pequeños "hilos" como de plastilina, hoy es presidente del Gobierno.

Ni siquiera un hecho que se fundamenta en el sentido común como es el cambio en el régimen de responsabilidad apenas ha encontrado eco en la Unión Europea o en la Organización Marítima Internacional (OMI). La demanda de un régimen de responsabilidad ilimitada para accidentes como el del *Prestige* continúa siendo hoy una utopía. En la actualidad el mecanismo de indemnizaciones vigente en Europa se basa en la responsabilidad limitada del propietario de la nave de acuerdo con el tonelaje del buque.

En este informe se pretende recordar lo que pasó porque el olvido es el mejor aliado para que otra marea negra pueda volver a producirse. Cómo se transmitió la información a la sociedad y qué papel jugó la desinformación en la gestión de la crisis y en la movilización social. Cómo se gestionó la crisis, qué se hizo mal y qué se debería haber hecho. Si otro *Prestige* es posible, qué cambios se produjeron en la normativa a raíz del hundimiento y posterior marea negra, si se cumple la normativa vigente o se siguen usando buques monocasco, y si estamos preparados para otro *Prestige*. Cómo fue la respuesta social, qué impactos produjo el chapapote en la salud de las personas y en los ecosistemas, qué se hizo con el fuel retirado de las costas. Sin olvidar cuál es el problema de origen: un modelo energético basado en los combustibles fósiles, alimentadores del cambio climático que puede poner en jaque al planeta y a todos quienes lo habitamos.

En 2002 en Greenpeace volcamos la totalidad de nuestros esfuerzos y recursos en esta tragedia ambiental y social. Nos movilizamos desde el primer día. Miembros de la organización apostados en la costa desde el momento en que se dio la voz de alarma informaban en tiempo real de la llegada del chapapote a las costas gallegas ante el apagón informativo que reinaba en esos primeros momentos.

El buque insignia de la organización, *Rainbow Warrior*, llegó a Galicia, a la zona del hundimiento, para constatar in situ qué estaba ocurriendo allí. Queríamos conocer de primera mano las manchas de fuel que estaban saliendo del pecio, cuantificarlas, ubicarlas y determinar su deriva hacia la costa. Pretendíamos ofrecer una versión independiente de la oficial, para sortear el bloqueo informativo que existía por parte de los poderes públicos. Demostramos con nuestros buceadores que el chapapote anegaba los fondos marinos.

---

En un maratoniano viaje en furgoneta llevamos el chapapote por media Europa para que se supiera qué estaba pasando en las costas españolas. El chapapote acabó en las puertas de la Delegación del Gobierno en A Coruña, en la sede de Alfagroup, ante las puertas de la Comisión Europea y del Parlamento Europeo. También llegó a Suiza, a la ciudad de Zug, sede de Crown Resources.

Pero no nos limitamos solo a eso. Facilitamos los primeros datos sobre la toxicidad del fuel, los protocolos de limpieza que se aplican en otras catástrofes similares y las medidas de prevención para la salud que había que tener en cuenta. Aportamos elementos de juicio científico para las organizaciones sociales y para los grupos de investigación que se estaban planteando emprender estudios epidemiológicos acerca del impacto que sobre la salud humana podría tener a medio y largo plazo el vertido del *Prestige*.

**La industria petrolera sigue transportando hidrocarburos de forma insegura**, ahorrar costes es la máxima que rige todas sus decisiones. A nadie se le escapa que el petróleo tiene un gran impacto ambiental desde su extracción inicial hasta su posterior consumo. El impacto de los combustibles fósiles no está únicamente restringido al ámbito local. No hay que seguir eludiendo la realidad que se impone de forma tozuda: el origen del problema tras la marea negra del *Prestige* viene del uso y abuso de los combustibles fósiles. Hoy sabemos que el modelo energético tiene que sustentarse y estructurarse en el ahorro y uso eficiente de la energía y en las energías renovables. Nuestra propuesta Energía 3.0 demuestra que otro modelo es posible. Un modelo en el que no cabrían más petroleros como el *Prestige* y, por lo tanto, nos permitiría vivir tranquilos sin pensar cuándo una nueva marea negra teñirá de negro nuestras costas.

**La pregunta que muchos de nosotros nos hacemos no es si habrá otra marea negra sino cuándo y dónde ocurrirá esta vez.** Por ello, queremos mirar hacia el futuro y en este informe se proponen medidas concretas que eviten otro *Prestige*. Son ambiciosas a la vez que imprescindibles, como lo es el cambio de modelo energético que acabe con nuestra dependencia del petróleo, que haga innecesario que más *Prestige* sigan surcando los mares con la amenaza permanente de otra marea negra.

Mario Rodríguez es director ejecutivo de Greenpeace España. Es físico y tiene una dilatada experiencia en el medio ambiente ya que su trayectoria, tanto personal como profesional, ha estado ligada a la defensa medioambiental. Comenzó a trabajar en Greenpeace en 1992, para la eliminación del cloro en la producción de la industria papelera y más tarde dedicó diez años a poner en marcha la campaña de Bosques.



Greenpeace  
España

Otro *Prestige* es posible.  
Reflexiones para evitar otra  
marea negra





# Cronología de la marea negra

1

Recapitulación del informe de Greenpeace de 2002 *Crónica de una marea negra*<sup>1</sup>.

## Miércoles, 13 de noviembre

### Acontecimiento

A las 15:15 horas del 13 de noviembre de 2002, el barco *Prestige*, un petrolero monocasco con bandera de Bahamas, lanza un SOS a 28 millas (50 km) de Finisterre. Una hora después, los 24 tripulantes son evacuados y quedan solo a bordo el capitán, el primer oficial y el jefe de máquinas. A las cinco de la tarde, los primeros litros de crudo de las 77.000 toneladas – fueloil residual pesado – empiezan a contaminar el Atlántico.

### Actuaciones

El Gobierno decide alejar el barco de la costa. Greenpeace pide que lo lleven a puerto. El remolcador *Ría de Vigo* (el único que hay) va hasta la zona. Reino Unido ofrece ayuda que no es aceptada hasta el 22 de noviembre.

## Jueves, 14 de noviembre

### Acontecimiento

Está a cuatro millas de Muxía. Los remolcadores llegan y por la noche ya está a 65 millas.

### Actuaciones

La decisión de alejarlo de la costa la tomó el Ministerio de Fomento, pero eso se sabrá meses después. Anuncian que España dispone de 12 km de barreras anticontaminación.

## Viernes, 15 de noviembre

### Frase

“Las mareas alejarán el petróleo de nuestras costas”.  
Arsenio Fernández de Mesa, delegado de Gobierno en Galicia.

### Acontecimiento

El capitán del buque es evacuado a tierra y detenido a su llegada. La primera mancha está a cinco kilómetros de las islas Sisargas. A última hora del día, la mancha está a 11 kilómetros.

### Actuaciones

Se encuentra a 62 millas de la Costa da Morte. Tiene que parar por el temporal. Permanece en esa situación durante 12 horas y empiezan a remolcarlo hacia el sur sin alejarlo de la costa. El dispositivo para luchar contra la marea negra todavía no se ha desplegado, se espera el “momento oportuno”.

## Sábado, 16 de noviembre

### Acontecimiento

190 kilómetros de costa se ven anegados por la marea negra. Costa da Morte recibe su primer baño de fueloil. El *Prestige* sigue su peregrinaje, avanzando hacia el sur, a una velocidad de un nudo. A mediodía se encuentra a 48 millas de cabo Touriñán.

### Actuaciones

Se prohíbe la pesca y el marisqueo entre cabo Fisterra y Punta Seixo Blanco.

## Domingo, 17 de noviembre

### Frase

“Con el remolque del *Prestige* a aguas internacionales se ha conseguido evitar un desastre ecológico del que el sector pesquero hubiera tardado muchos años en recuperarse”. Miguel Arias Cañete, ministro de Agricultura y Pesca.

### Acontecimiento

El *Prestige* sufre una rotura en un tercer tanque mientras se encuentra parado frente a Corrubedo, casi a la entrada de las Rías Baixas, a una distancia de 60 millas. Una segunda mancha de fuel es detectada a dos millas de la costa.

### Actuaciones

El remolcador chino *De Da* sale de Vigo hacia el *Prestige*. Las labores de limpieza comienzan en tierra, según informa el Ministerio de Fomento, con 350 personas; sin medidas de protección adecuadas para evitar los efectos tóxicos del hidrocarburo. La Xunta de Galicia anuncia que, a partir

---

del día siguiente, estará prohibido pescar y mariscar en la costa comprendida entre cabo Fisterra y Oleiros, en una banda de 60 millas.

#### Greenpeace y los movimientos sociales

La solidaridad de los voluntarios se pone en marcha. Greenpeace denuncia la pasividad del Gobierno central y de la Xunta de Galicia ante la mayor catástrofe ambiental a la que se ha enfrentado nunca Galicia.

## Lunes, 18 de noviembre

### Frase

“El vertido está controlado. No se van a derivar consecuencias para las poblaciones pesqueras de la zona ni para las especies marinas gracias a la rápida actuación de las autoridades”. Miguel Arias Cañete, ministro de Agricultura y Pesca.

### Acontecimiento

El *Prestige* sigue rumbo al sur, derramando fueloil a lo largo de todo su recorrido. Se encuentra a 72 millas de cabo Fisterra y a 83 de cabo Vilano.

### Actuaciones

El Gobierno hace público que el barco ha entrado en la Zona de Salvamento de Portugal y que ya no es competencia suya. Portugal desmiente la noticia y envía una fragata a la zona. La marea negra sigue llegando a la costa gallega. Se amplía la zona de prohibición de pesca y marisqueo: hasta cabo Prioriño, en Ferrol. Escasos efectivos del Ejército y de la Armada comienzan a llegar a las zonas más afectadas, los soldados no llevan protección ni tienen contenedores. El Gobierno central decide crear un gabinete de crisis.

#### Greenpeace y los movimientos sociales

Los propios marineros de Costa da Morte asumen la responsabilidad de desplegar los escasos medios anticontaminación que tienen.

## Martes, 19 de noviembre

### Frase

“Las cosas se han hecho razonablemente bien. El barco se hundió a una distancia razonable y prudencial”. Mariano Rajoy, vicepresidente del Gobierno.

### Acontecimiento

A las 8:50 de la mañana la brecha situada en su estribor hace que el barco se parta en dos. Situado a 260

kilómetros de las islas Cíes y tras recorrer 243 millas –437 kilómetros– durante seis días.

### Actuaciones

Los científicos dicen que el fueloil no se solidificará debido a su mezcla con gasoil. La temperatura a 3.600 metros de profundidad es estimada en 2 o 3° C y, si bien este tipo de fuel se solidifica a 6° C, el gasoil necesita temperaturas bajo cero para hacerlo. El Gobierno da por hecho la solidificación. Dice que han colocado 18 km de barreras pero Mariano Rajoy indica al día siguiente que son la mitad.

#### Greenpeace y los movimientos sociales

Se vive una tensa jornada de movilización social, con incredulidad e indignación ante la pasividad y la ocultación de datos por parte de la Administración.

## Miércoles, 20 de noviembre

### Frase

“Se ha actuado de forma coordinada y diligente ante la catástrofe”. Francisco Álvarez-Cascos, ministro de Fomento, en el Senado.

### Actuaciones

Jaume Matas, ministro de Medio Ambiente, aparece por primera vez en la zona (Playa de Barrañán).

#### Greenpeace y los movimientos sociales

Bateeiros, mariscadores y marineros de la ría de Arousa deciden tomar la iniciativa y proponen a la Consellería de Pesca la instalación de un dispositivo de protección en la boca de la ría, alternando su embarcaciones con barreras anticontaminación. Nadie les responde y deciden actuar por su cuenta.

## Jueves, 21 de noviembre

### Frase

“Hay una cifra clara, y es que la cantidad que se ha vertido no se sabe”. Arsenio Fernández de Mesa, delegado de Gobierno en Galicia. Y afirma que es improbable que la marea negra alcance las Rías Baixas.

### Actuaciones

El Instituto Hidrográfico de la Marina portugués coloca boyas de deriva en las principales manchas para conocer la evolución de las mismas y poder hacer predicciones. Manuel Fraga, presidente de la Xunta de Galicia, visita por primera vez la zona afectada. Se amplía la prohibición de pesca desde cabo Prioriño hasta Ribeira y la de marisqueo desde Punta Seixo Branco hasta Monte Louro.

## Viernes, 22 de noviembre

### Frase

“No hay más alternativa que la solidificación del fuel que queda dentro del *Prestige*”. Mariano Rajoy, vicepresidente del Gobierno.

### Acontecimiento

Se confirma la cifra del vertido en unas 20.000 toneladas, tal y como había anunciando Greenpeace, y que la composición del fuel es muy tóxica.

### Actuaciones

La Consellería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia comienza a “sellar” mediante barreras “naturales y artificiales” los espacios naturales de la costa coruñesa y de O Grove. Llegan bandas de fuel en continuas oleadas a Costa da Morte.

### Greenpeace y los movimientos sociales

Un equipo de voluntarios de Greenpeace comienza a limpiar el chapapote de la playa de Barrañán, en la Costa da Morte. Tras infructuosas gestiones con la Delegación del Gobierno y con los responsables de la empresa Tragsa para conseguir un contenedor, reciben el siguiente mensaje desde el Ayuntamiento de Arteixo: “No necesitamos vuestra ayuda”.

## Sábado, 23 de noviembre

### Frase

“Afecta a una parte importante de A Coruña, pero no es una marea negra”. Mariano Rajoy, vicepresidente del Gobierno.

### Greenpeace y los movimientos sociales

Los numerosos voluntarios que llegan desde todos los puntos hasta la zona afectada se encuentran con que la Administración no les proporciona medios para ayudar en las tareas de limpieza. Mariscadores, bateeiros y pescadores inician un encierro en A Illa. Greenpeace se manifiesta en la puerta de la Delegación del Gobierno en Galicia y lleva al vicepresidente Rajoy chapapote procedente de la playa de Barrañán que recogieron el día anterior voluntarios de la organización ecologista.

## Domingo, 24 de noviembre

### Frase

“La labor del Ejecutivo de Aznar ha evitado lo peor”. Loyola de Palacio, comisaria de Transportes de la Unión Europea.

### Acontecimiento

El *Express* entra en el puerto de A Coruña, donde descargará 88.000 toneladas de crudo de Repsol. Es uno más de los cientos de barcos que figuran en las listas negras de la MOU (Paris Memorandum of Understanding) encargada de inspeccionar los buques extranjeros en los puertos europeos.

### Actuaciones

Dos buques anticontaminación comienzan a limpiar una mancha situada a 150 km de la costa gallega. La Xunta prohíbe la pesca hasta Cedeira, 555 kilómetros vedados para la pesca y 307 para el marisqueo.

### Greenpeace y los movimientos sociales

Se constituye la plataforma Nunca Más.

## Lunes, 25 de noviembre

### Frase

“No podemos tener un barco [anticontaminación] para un accidente aislado”. Enrique López Veiga, Conselleiro de Pesca de la Xunta de Galicia.

### Acontecimiento

Se detecta la presencia de dos manchas a 70 kilómetros de la costa asturiana. La marea negra entra por tercera vez en Muxía. El Instituto Hidrográfico portugués confirma que en la zona de hundimiento sigue aflorando fuel.

### Greenpeace y los movimientos sociales

Greenpeace pide a Kofi Annan que lidere un cambio en la regulación marítima internacional para evitar más buques como el *Prestige*, en la reunión anual de la Organización Marítima Internacional (OMI).

## Martes, 26 de noviembre

### Frase

“Calculo que en quince días podrán abrirse a la pesca zonas prohibidas”. Miguel Arias Cañete, ministro de Agricultura y Pesca.

### Actuaciones

Los barcos anticontaminación se afanan en extraer fuel de la superficie del mar.

### Greenpeace y los movimientos sociales

Greenpeace solicita a los presidentes de Francia y España, reunidos en la cumbre Franco-Española, que impulsen en el marco de la UE la creación de un nuevo régimen de

---

responsabilidad en los accidentes marítimos como el del *Prestige*.

## Miércoles, 27 de noviembre

Frase

“No fletamos barcos que no sean seguros”. Portavoz de la empresa Crown Resources AG, propietaria de la carga del *Prestige*.

Acontecimiento

Imágenes por satélite muestran que el *Prestige* sigue vertiendo fuel. La empresa propietaria de la carga del *Prestige*, Crown Resources AG, se dispone a fletar otro barco, el *Byzantio*, gemelo del buque siniestrado. Sus planes iniciales son realizar el mismo recorrido que el *Prestige*.

Actuaciones

La ministra de Ecología francesa, Roselyne Bachelot, visita junto a su homólogo Matas la zona afectada por la marea negra.

Greenpeace y los movimientos sociales

Greenpeace, junto con otros grupos ecologistas, se reúne con Jaime Matas para discutir sobre las medidas tomadas contra la marea debido a su alta toxicidad.

## Jueves, 28 de noviembre

Frase

“Parece ser que se trata de una variante de fuel que tiene algunas complicaciones”. Manuel Fraga, presidente de la Xunta de Galicia.

Acontecimiento

Le Cedre, el Centro galo de Documentación, Investigación y Experimentación sobre la Contaminación Accidental de las aguas, hace públicos los resultados de sus análisis del fuel procedente del *Prestige*. La presencia de hidrocarburos aromáticos es ya segura. Estos compuestos son extremadamente tóxicos y algunos de ellos potencialmente cancerígenos. Los expertos afirman que permanecerán en la cadena alimentaria durante años. En el punto donde se hundió el *Prestige* sigue aflorando fuel. La prensa saca a la luz un informe “secreto” del Gobierno donde se reconoce que se vertieron 20.000 toneladas.

Greenpeace y los movimientos sociales

En Suiza, sede de Crown Resources, la empresa

propietaria de la carga del *Prestige*, Greenpeace lleva a cabo una protesta con pancartas en las que puede leerse “Oil kills” (El petróleo mata).

## Viernes, 29 de noviembre

Frase

“La posibilidad de bombardear el barco antes de su hundimiento fue disparatada”. (La idea fue del ministro de Defensa, Federico Trillo). Mariano Rajoy, vicepresidente del Gobierno.

Greenpeace y los movimientos sociales

La plataforma ciudadana Nunca Más concentra a 3.000 personas en Muxía para protestar por la actuación de la Administración. El buque *Byzantio* pasa la revisión efectuada por las autoridades de Estonia y se dispone a partir hacia Róterdam. Antes de su partida, activistas de Greenpeace se encadenan al barco y consiguen retrasar la salida del barco utilizando nadadores y zódiacs en el puerto de Tallin. Trece activistas son arrestados y puestos posteriormente en libertad.

## Sábado, 30 de noviembre

Frase

“El fuel del *Prestige* es el menos tóxico de todos cuantos vertidos ha sufrido Galicia”. Mariano Rajoy, vicepresidente del Gobierno.

Acontecimiento

Galicia se prepara impotente a la llegada de una nueva oleada de fueloil. Portugal confirma que el fueloil sigue aflorando, Rajoy mantiene la tesis de que no procede de los tanques.

## Domingo, 1 de diciembre

Greenpeace y los movimientos sociales

En Santiago, convocados por la plataforma Nunca Más, se celebra la manifestación más grande nunca vista. Entre 250.000 y 300.000 personas inundan las calles de Galicia. Activistas de Greenpeace salen al encuentro del buque *Byzantio* a su paso por el estrecho entre Dinamarca y Alemania. Catorce miembros de la organización a bordo de tres zódiacs rodean el barco con pancartas en las que puede leerse “Hazard” (Peligro).

## Lunes, 2 de diciembre

Frase

“Una cosa es el mal olor de los compuestos del azufre y otra lo que puede asociar la persona que limpia con lo que

dice Greenpeace". Mensaje "tranquilizador" de José Luis García Fierro, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

#### Actuaciones

Se amplía nuevamente la prohibición para las actividades de marisqueo, incluyendo las rías de Ferrol y Cedeira.

## Martes, 3 de diciembre

#### Frase

"Yo no veo ninguna crispación social por el *Prestige*".  
Jaume Matas, ministro de Medio Ambiente.

#### Acontecimiento

Se cumple el décimo aniversario de la marea negra causada por el petrolero *Mar Egeo*. El Principado de Asturias alerta de la llegada inminente de vertidos a sus costas. La Comisión Europea demanda a los Estados miembros que pongan en marcha las medidas de seguridad que se acordaron después del desastre del *Erika*, en 1999. Publica una lista con los barcos a los que estas normas prohibirían la entrada si estuvieran en vigor.

## Miércoles, 4 de diciembre

#### Frase

"Desde mediados de noviembre nos veníamos preparando para esto. Luego nos dijeron que no llegaría y casi nos lo creímos. Eso no nos indujo a bajar la guardia. Menos mal que nos quedamos pendientes". Basilio Rada, director de Parques Nacionales.

#### Acontecimiento

La marea negra llega a las puertas de las Rías Baixas, alcanza las islas Cíes y se extiende por Asturias, Cantabria y Portugal. La Armada francesa retira sus barcos de Galicia al descubrir 200 manchas en el Cantábrico y los envía a proteger las costas galas, cada vez más amenazadas. El vicepresidente Rajoy declara en una rueda de prensa en A Coruña que el fuel no ha penetrado en las Rías Baixas. La indignación de los cerca de 6.000 marineros que se afanan en luchar contra la marea negra alcanza su cota máxima.

#### Greenpeace y los movimientos sociales

A primera hora de la mañana, activistas de Greenpeace en Suiza se manifiestan en la entrada de las oficinas de la empresa propietaria de la carga mortal del naufragado *Prestige*, Crown Resources. En las pancartas pintadas con fuel procedente de la marea negra podía leerse "Clean

up your mess now!" (¡Limpia tu desastre ahora!). Además se impregna con fuel la entrada de la sede de la empresa. Ya por la tarde, activistas de Greenpeace abordan por tercera vez el "buque basura" *Byzantio*, en el Puerto de Róterdam. 10.083 personas han escrito al Secretario General de la Organización Marítima Internacional (OMI) para pedir el fin de las banderas de conveniencia a través de una ciberacción promovida desde la página web de Greenpeace.

## Jueves, 5 de diciembre

#### Frase

"En esta catástrofe se ha actuado con una celeridad y una cantidad de medios sin precedentes". Mariano Rajoy, vicepresidente del Gobierno.

#### Acontecimiento

El ministro de Medio Ambiente, Jaume Matas, pide que no vayan más voluntarios a Galicia durante el puente de la Constitución. El ministro de Defensa decide enviar 500 militares a limpiar las playas. El batíscafo *Nautille*, que lleva varios días en la zona del hundimiento, muestra las imágenes de la fuga de fueloil de los tanques del buque. Rajoy se ve obligado a reconocer que sale fuel.

#### Actuaciones

La prohibición de pesca afecta a 913 de los 1.121 kilómetros de costa gallega.

#### Greenpeace y los movimientos sociales

Desde multitud de puntos de España salen autobuses cargados de voluntarios que se dirigen a Galicia para pasar el puente limpiando chapapote.

## Viernes, 6 de diciembre

#### Actuaciones

Francia espera la marea negra en menos de una semana. Unas 150 manchas de entre 2 y 20 metros se desplazan hacia sus costas. Portugal moviliza a cientos de funcionarios y voluntarios ante la proximidad del fuel. Sus actuaciones se reparten en dos planes, el Mar Limpio, dirigido a evitar la entrada de fuel y a limpiarlo en caso de que manche las costas, y otro llamado Pato-Ganso, destinado a la recuperación de espacios naturales afectados y especies amenazadas.

#### Greenpeace y los movimientos sociales

Greenpeace y otras organizaciones ecologistas gallegas se reúnen con el ministro Matas y la comisaria europea

---

de Medio Ambiente, Margot Wallström. En la reunión, Greenpeace exige a Matas que defienda la responsabilidad ilimitada para la industria y expone a la comisaria de Medio Ambiente la desastrosa gestión de la catástrofe por parte de las autoridades españolas, así como su falta de medios y la manipulación informativa. Cuarenta activistas de Greenpeace simulan un desastre petrolero a las puertas de la reunión de ministros europeos de Transporte, Energía y Telecomunicaciones, convocada para discutir sobre Seguridad Marítima.

## Sábado, 7 de diciembre

Frase

“Faltan a la verdad quienes creen demostrado que el casco [del *Prestige*] pierde petróleo”. José María Aznar, presidente del Gobierno.

Acontecimiento

Asturias tiene ya la práctica totalidad de su costa afectada. En Cantabria, la marea negra ha superado las barreras y ha penetrado en la ría de San Vicente de la Barquera hasta llegar al casco urbano. 150 kilómetros de su litoral están ya contaminados por el fuel, 31 playas sufren los efectos de la marea negra.

## Domingo, 8 de diciembre

Frase

“No se sabe si habrá solidificación [del fuel que queda en el *Prestige*] ni cuando se producirá”. Mariano Rajoy, vicepresidente del Gobierno.

Greenpeace y los movimientos sociales

El *Rainbow Warrior*, buque insignia de Greenpeace, llega al puerto de A Coruña y es recibido por una flotilla de 150 barcos. En el puerto le esperan unas 2.000 personas con pancartas y crespones negros en señal de duelo y protesta por la marea negra del *Prestige*. Por la tarde sale hacia la zona donde se hundió el *Prestige*.

## Lunes, 9 de diciembre

Frase

Acontecimiento El batíscafo *Nautile* ha encontrado nuevas grietas en el barco naufragado.

Greenpeace y los movimientos sociales

El *Rainbow Warrior* llega al área del hundimiento. Los remolcadores *Ría de Vigo*, y *Far Scout* “despistan” a Greenpeace, indicando localizaciones equivocadas de las manchas.

## Martes, 10 de diciembre

Frase

“No se prevé que aparezcan nuevas grietas [en el casco del *Prestige*]”. Mariano Rajoy, vicepresidente del Gobierno.

Acontecimiento

El vicepresidente Rajoy se ve obligado a admitir que los “pequeños hilitos como de plastilina” se han transformado en 125 toneladas de fueloil expulsado al día por el *Prestige*. Son ya 14 las grietas presentes en la proa y la popa, algunas de ellas de un metro de ancho.

Greenpeace y los movimientos sociales

El *Rainbow Warrior* visita las islas Cíes y se confirma que el 95% del Parque Nacional de las islas Atlánticas se ha visto afectado por la marea negra. Buceadores de Greenpeace se sumergen a diez metros de profundidad frente a la playa de la isla de San Martín para examinar los fondos marinos.

## Miércoles, 11 de diciembre

Acontecimiento

La marea negra sortea las islas Cíes y se cuela en la Ría de Vigo, lo que pone en peligro toda la riqueza de la ría. La de Pontevedra corre la misma suerte. De momento solo la de Arousa se escapa al peligro. La alerta ante la llegada de una tercera marea negra es general.

Actuaciones

En Cantabria se prohíbe el marisqueo en toda la costa, así como la pesca desde Santander hasta Unquera.

Greenpeace y los movimientos sociales

A bordo del *Rainbow Warrior*, Greenpeace presenta una declaración conjunta con 100 científicos pertenecientes a las tres universidades gallegas. En ella solicitan responsabilidad ilimitada para la industria, cambios en la política energética, la reforma del transporte marítimo y la dotación de medios y planificación para la lucha contra la contaminación. Por la tarde, 11 manifestaciones recorren las calles de distintas localidades de Galicia. Ante la próxima Cumbre de Ministros de la Unión Europea en Copenhague, Greenpeace demanda medidas concretas para evitar más catástrofes. Activistas despliegan una pancarta donde se lee “Oil Hazard: EU Clean up your act!” (¡Petróleo peligroso: UE limpia tus actos!) en referencia al desastre del *Prestige*. Greenpeace, acompañado de pescadores gallegos afectados por la marea, mantiene



---

una reunión en el Parlamento holandés con el Primer ministro y el ministro de Medio Ambiente en la que pide al Gobierno holandés que deje de obstaculizar la adopción de medidas contundentes sobre seguridad marítima. El Primer ministro holandés se compromete a abordar este tema en la próxima Cumbre de Copenhague.

## Jueves, 12 de diciembre

### Frase

“No está uno en absolutamente todos los temas y no puede acertar siempre”. Declaraciones en el Congreso de Mariano Rajoy, vicepresidente del Gobierno, justificando declaraciones “incorrectas” realizadas el día anterior sobre quién tomó la decisión de alejar el *Prestige*.





# *Prestige*, la mentira que no coló

# 2

Gustavo Catalán, corresponsal ambiental

El 14 de noviembre de 2002 una escueta noticia daba cuenta de que el petrolero *Prestige* había sufrido un accidente frente a la Costa de la Muerte y que se había abierto una vía de agua por la que se había vertido una pequeña cantidad de fuel. Al día siguiente, otra escueta nota informaba que la cantidad de fuel vertida era mínima, unas 3.000 toneladas y que “la situación estaba bajo control de las autoridades marítimas”. Pero el día 16 una nueva información aseguraba que el fuel había llegado a la costa.

Y ahí se abrió el melón. Ese mismo día 60 kilómetros de la costa de Finisterre amanecieron negros, anegados por una masa viscosa, pestilente, sucia, peligrosa, cancerígena, capaz de desatar la mayor catástrofe ambiental de la historia de España y probablemente de Europa.

Aquella tarde en el puerto de Camariñas pude comprobar con mis propios ojos cómo era el chapapote, al que desde instancias oficiales habían quitado importancia “por tratarse de un producto ya destilado del petróleo y por lo tanto menos contaminante”. Las aves encontradas por los ecologistas locales en las cercanías atestiguaban en su plumaje la peligrosidad de aquel betún negro y del impacto que tendría en el medio, la biodiversidad, la sociedad y la política de Galicia y España.

Desde ese momento se abrió una lucha informativa a muerte. Por un lado el Gobierno de Aznar y de Manuel Fraga, en ambos casos con mayoría absoluta, y de otro, unos medios de comunicación no amordazados y una inquietud social que demandaba más y más información veraz.

Mientras los unos insistían en que la situación estaba controlada y la baja toxicidad y peligrosidad del fuel que había llegado a las costas gallegas y que seguían fluyendo del petrolero, los otros se hacían eco de la alarma social, ilustrada por las impactantes fotos de las aves petroleadas y una costa teñida de negro.

Mientras esto ocurría, el ministro de Fomento, Álvarez Cascos, responsable de las acciones contra el vertido, se encontraba de cacería en un lugar de los Picos de Europa, matando rebecos con su rifle. Por su parte, Manuel Fraga, presidente de la Xunta, también daba cuenta de las perdices que le soltaban en una finca de Aranjuez.

Paralelamente, en el mar se libraba una batalla contra los elementos para hacer cumplir una orden de Álvarez Cascos: “Llevarlo [al *Prestige*] al quinto pino”. Para obedecer al jefe, hubo que detener al capitán del petrolero, Apostulos Mangouras, evacuar a toda la tripulación y movilizar a los remolcadores de Salvamento Marítimo, que arrastraron al *Prestige* mar adentro en una sinuosa travesía que primero puso rumbo hacia el norte y después hacia el suroeste.

Querían alejarlo hacia aguas internacionales pero en su derrota se encontraba Portugal. El país vecino no admitió que el barco entrara en sus aguas y bloquearon la ruta del moribundo *Prestige*. Tanto viaje, tanta ola golpeando las grietas de estribor y tantos tirones del cable de arrastre, terminaron por partir el petrolero en dos. La mañana del 19 de noviembre, el *Prestige* se hundió con su carga de 60.000 toneladas de fuel. Lo hizo en un cantil del Banco de Galicia, un banco pesquero vital para Galicia. Las dos partes del buque cayeron a más de 3.500 metros de profundidad.

En el Gobierno se frotaron las manos. Pensaron que muerto el perro se acabó la rabia. Se inventaron la “Teoría del ladrillo”. Arsenio Fernández Mesa, delegado del Gobierno en Galicia, aseguró que las bajas temperaturas del fondo del mar solidificarían el fuel. “Se quedará como un ladrillo”, afirmó. Ya para entonces, el vicepresidente del Gobierno, Mariano Rajoy, estaba al frente del “gabinete de crisis” y confirmaría la teoría, que en pocas horas sería desmentida por la cruda realidad, cuando empezaron a verse las primeras manchas en la superficie donde se encontraba el pecio.

---

Ya para entonces el Gobierno había puesto en marcha el **bloqueo informativo**. Consistía en informar solo a través de notas informativas en las que se decía solo lo que se quería. No entraban en detalles. Prohibieron hablar a los funcionarios y movilizaron a los medios oficiales y afines para repetir hasta la saciedad las mentiras y confusiones. En esa ocasión la mentira mil veces repetida no se convirtió en realidad.

Ante la falta de datos oficiales, los cientos de periodistas que se habían trasladado a Galicia se repartieron por la región y contaron lo que veían. En sus crónicas no había precisión sobre cantidades y kilómetros afectados, pero sí la alarma de una población angustiada y la cruda realidad de una auténtica marea negra de magnitudes catastróficas.

Un testigo imparcial e indiscutible hizo su aparición. Una fotografía tomada el día 17 de noviembre por el satélite Envisat, publicada días después, daba cuenta de la magnitud y extensión de la marea negra en la errática ruta del *Prestige* antes de hundirse. Toda la costa de Galicia quedaba expuesta al fuel que pronto llegaría impulsado por los vientos dominantes en esa época del año.

Aun así, el Gobierno seguía diciendo que “no creían que impactara contra la costa”. Pero como los gallegos saben mucho de mar se organizaron para frenar lo que se les venía encima. Las Cofradías de Pescadores movilizaron sus embarcaciones y sus hombres para recoger en alta mar el chapapote, antes de que llegara al interior de las rías gallegas. En vez de peces, petróleo. Merecía la pena la acción para salvar la fauna marina, de la que dependía su sustento.

Aunque desde instancias oficiales no se ofrecían datos precisos, el Gobierno no contó con que otros organismos internacionales estaban haciendo un seguimiento de la catástrofe. Fue así como se conoció la peligrosidad y características del fuel del *Prestige*, el avance de la marea negra por toda la costa Cantábrica hasta llegar a Francia. El daño sobre la biodiversidad marina. Y los resultados de los primeros estudios que las ONG ambientales empezaron a divulgar. Greenpeace puso las cosas en su sitio al revelar la toxicidad del chapapote y el riesgo al que se enfrentaban los voluntarios que respiraran aquel hidrocarburo.

Las impactantes imágenes de los pescadores recogiendo cientos de toneladas de chapapote, una costa bañada por la masa viscosa del fuel que alcanzaba allí donde las olas impactaban la costa, a veces a una altura de más de diez metros, las aves petroleadas y condenadas a muerte, las organizaciones ecologistas movilizadas para ayudar en las tareas de auxilio y las mentiras repetidas, llegaron a todos los rincones del país. Fue cuando una legión de cientos de miles de jóvenes se movilizaron y acudieron a Galicia en masa. Ejércitos de personas inclinadas sobre las playas que retiraban el fuel, las algas, la arena, las piedras cubiertas de chapapote.

Ni lentejas ni galletas. Tampoco irisaciones. Eran miles de toneladas de crudo las que fueron a parar a los camiones que vertían su peligrosa basura en balsas para su posterior tratamiento.

Fue una tarea que llevó más de un mes y a la que terminó incorporándose el Ejército. Galicia entera se movilizó contra la catástrofe. Nació la plataforma Nunca Más que catalizó el sentimiento de los gallegos como nunca antes había ocurrido. Grandes manifestaciones recorrieron todas las ciudades. Pedían responsabilidades políticas y el castigo de los culpables. Este movimiento ciudadano fue tachado de “batasuno” por parte de Mayor Oreja. La irritación estaba a flor de piel en una región que vivía por tercera vez una marea negra –primero el *Urquiola*, luego el *Mar Egeo* y finalmente el *Prestige*– mal contenida y gestionada, como las anteriores ocasiones.

Además, pese a la “Teoría del ladrillo”, del pecio seguían fluyendo grandes cantidades de fuel, que al paso de unos días volvían a contaminar lo ya limpiado con mucho esfuerzo. El cabreo era mayúsculo y aún aumentó cuando el vicepresidente Mariano Rajoy se atrevió a mentir una vez más calificando de “hiliillos” los grandes flujos de fuel que seguía vertiendo el *Prestige* por sus fisuras.

Nunca una catástrofe de esa envergadura, que ocupaba ya desde hacía 30 días las portadas de los medios de comunicación, había sido gestionada con tanta inutilidad y desfachatez. Mientras el Gobierno negaba la mayor, los daños se fueron conociendo cuando algunos científicos violaron la orden de silencio. Los gastos se iban incrementando en millones de euros cada día, que los contribuyentes sabían que les tocaría a ellos, otra vez más, sufragarlos. El sumario del *Prestige* se incrementaba cada

---

día con nuevas denuncias y reclamaciones, que harían imposible que un pequeño juzgado de Corcubión llegara algún día a dilucidar qué ocurrió.

Hoy, tras diez años, no ha habido juicio. Solo hay dos personas procesadas. Los jueces norteamericanos se han lavado las manos en el pago de indemnizaciones y la factura se eleva por encima de los 1.000 millones. La historia se repite una vez más.

Pero aunque la sociedad perdió la guerra, ganó alguna batalla. Aquella fue la primera gran mentira del PP durante aquella legislatura con mayoría absoluta. La segunda gran mentira fue la de las armas de destrucción masiva en Irak, para justificar la presencia de los militares españoles en la guerra de Irak. La tercera fue la atribución a ETA de los atentados del 11-M en Madrid. Fue cuando contra todo pronóstico perdieron las elecciones.

Hoy, el Partido Popular vuelve a gobernar con mayoría absoluta. Parece que nada han aprendido de aquella lección. Los eufemismos vuelven a dominar la manera de comunicar su gestión. Los rescates son ayudas, los recortes son reformas... y la sociedad percibe que se están riendo de ella, además de despojarla de los avances conseguidos las últimas décadas.

Ya sólo faltaría que hubiera un nuevo *Prestige* –las mareas negras se repiten en Galicia cada década- y que volvieran a mandarlo al “quinto pino” y a repetir lo de los “hilillos”. Seguro que tampoco colaría.

Gustavo Catalán es licenciado en Ciencias de la Información por la Universidad Complutense de Madrid. Durante más de 20 años ha destacado por su labor como especialista en ecología y medio ambiente para el diario El Mundo. Además, ha trabajado a lo largo de su carrera para medios como Diario 16 y ha sido galardonado con premios como el Nacional de Periodismo Ambiental y premio Fundación BBVA a la Difusión y Sensibilización en Conservación de la Biodiversidad. Es autor del libro *Desprestige, el ocaso del PP ante la mayor catástrofe ambiental en España*.



# Gestión de la crisis, responsabilidades al descubierto 3

Raquel Montón, responsable de campaña en el área de Energía y Cambio climático de Greenpeace España

El accidente del *Prestige* dejó al descubierto grandes carencias, sobre las responsabilidades ante las catástrofes ambientales y sobre la gestión de las mismas, que además se interrelacionan entre sí.

Respecto a las responsabilidades, están las derivadas de la gestión del buque los días de la catástrofe y las motivadas por el entramado de empresas que intervenían. Ya que lo que llegó a nuestras costas fue un petrolero que era propiedad de una empresa, cuya actividad estaba siendo explotada y gestionada por otra empresa diferente, con el objetivo de trasladar el fuel perteneciente a una tercera empresa, y que realizaba tal actividad tras haber sido inspeccionado y revisado por otra empresa diferente.

Por este motivo, entre otros, determinar las responsabilidades en el ámbito del Derecho penal es complicado. Porque la responsabilidad no es objetiva, sino que debe demostrarse que los sujetos querían o debían haber previsto la producción del hecho dañoso. Pero además, hay que individualizar cuál o cuáles han sido las causas del desastroso vertido. La capacidad del Derecho penal queda limitada en casos como este en el que se producen daños de gran envergadura, se acumulan actuaciones previas de múltiples empresas y posibles fallos en mecanismos de control, y se plantea la corrección y la previsión de protocolos de actuación administrativa en casos de extrema urgencia<sup>2</sup>.

## Derecho marítimo y regulaciones internacionales

En el ámbito del Derecho marítimo también existen limitaciones, sobre todo en lo que se refiere al transporte de hidrocarburos y en la lucha contra la contaminación. A pesar de que la evolución del Derecho marítimo está asociada a las mareas negra, aún queda mucho camino por recorrer. Tras el desastre del *Torrey Canyon* en 1967, se aprobaron los convenios sobre Responsabilidad Civil por Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos y de constitución del Fondo Internacional de indemnización de daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos,

aprobados en los años 1969 y 1971, respectivamente. Después del naufragio del petrolero *Erika* en las costas francesas, en diciembre de 1999, se impulsó el establecimiento de una política europea de seguridad marítima. El 21 de marzo de 2000, la Comisión Europea aprobó una Comunicación sobre la seguridad marítima del transporte de petróleo<sup>3</sup>, que iba acompañada de una serie de propuestas concretas denominadas «paquete Erika I», y el Consejo Europeo encargó a la Comisión que propusiera lo antes posible un segundo conjunto de medidas que se presentaron el 6 de diciembre de 2000. Incluyó una propuesta de directiva y dos propuestas de reglamento<sup>4</sup>. Pero el siniestro del *Prestige* dejó al descubierto las gravísimas deficiencias de las regulaciones internacionales:

- La utilización habitual de banderas de conveniencia<sup>5</sup>, en el caso del *Prestige* de pabellón de Bahamas.
- El empleo de verdaderos entramados de sociedades interpuestas, capaces de disolverse y desaparecer en un breve espacio de tiempo ante un siniestro, lo que impide la exigencia de responsabilidades, y ni siquiera llegar a conocer la verdadera identidad, del propietario, del armador o del cargador del buque<sup>6</sup>.
- La insuficiencia de las indemnizaciones que limitan la responsabilidad de los operadores, del cargador y del propietario del buque en caso de siniestro, así como de las cuantías cubiertas por los aseguradores y por el Fondo Internacional.
- Los deficientes controles sobre las condiciones de seguridad del buque y las condiciones laborales y de formación de las tripulaciones, o la ausencia de transparencia en los movimientos de este tipo de barcos.

Los graves e injustos daños, unidos a la incapacidad del propietario, armador y cargador para repararlos, en contraste con la extraordinaria movilización social que produjo el siniestro, y la presión de organizaciones

---

como Greenpeace<sup>7</sup>, consiguieron que se promoviera, en distintos foros comunitarios, internacionales e internos, una serie de medidas que aunque necesarias habían sido obstaculizadas por el poderoso lobby petrolero<sup>8</sup>.

Pero el endurecimiento de la normativa de los Gobiernos y de la Organización Marítima Internacional (OMI), responsable de la seguridad del tráfico marítimo mundial para impedir que las mareas negras sigan siendo tan rentables para los que las provocan, no es suficiente. La OMI debe modificar el régimen de responsabilidad derivado de un accidente. Con el régimen actual, la responsabilidad queda limitada únicamente al propietario del buque, con lo que gerentes, fletadores, armadores y dueños de la carga (que en el caso de las mareas negras suelen ser grandes multinacionales petroleras) quedan exentos de cualquier responsabilidad. Esta responsabilidad debe ser ilimitada a lo largo de toda la cadena de transporte, incluyendo a los dueños de la carga. De esta forma, no resultará rentable utilizar barcos basura para el transporte de mercancías<sup>9</sup>.

Otro de los aspectos implicados son las banderas de conveniencia. La OMI no ha introducido cambios en la normativa para asegurar que los Estados de pabellón cumplan estrictamente las normativas y que aquellos países que incumplen impunemente la legislación sean sancionados.

El asunto de los buques monocasco ha variado, pero únicamente tiene su paso restringido por determinados lugares. La Organización Marítima Internacional no ha hecho lo suficiente para impedir que estos buques transporten mercancías peligrosas por todo el planeta. Sí lo hizo la Unión Europea, que modificó la normativa prohibiendo la entrada de buques monocasco en los puertos europeos. Esta medida no impedirá que un buque como el *Prestige* navegue por las aguas comunitarias -solo está prohibido el atraque en sus puertos- y tampoco será útil para combatir una marea negra como la provocada en Alaska por el *Exxon Valdez*, un petrolero monocasco.

### Recursos para combatir la contaminación

Pero además de las carencias del Derecho para determinar responsabilidades, existían otras carencias que afectaron a la gestión del buque durante los días de la catástrofe y la posterior marea negra. Estas fueron la deficiente organización y equipamiento de la Marina Civil española y la carencia de medios para combatir la

contaminación, a la que se sumó la toma de las primeras decisiones, los problemas de información y comunicación con la población, y la insuficiente valoración de la dimensión medioambiental del siniestro.

Es necesario añadir algo más respecto a la deficiente organización y equipamiento de la Marina Civil española, así como la carencia de medios para combatir la contaminación. Vimos cómo no existían Planes de Contingencia perfectamente definidos ni protocolos asociados, para hacer frente a un accidente como este pese a la historia reciente de accidentes de este tipo en la misma zona.

Esta cuestión alcanzó extremos difíciles de comprender cuando se hizo público que en un simulacro efectuado un año antes del accidente, bajo un supuesto similar al del *Prestige*, la decisión aceptada como válida era exactamente la contraria a la adoptada en el caso del *Prestige*: llevar el buque a una zona abrigada en la costa y proceder a la recuperación del fuel. Tal solución era considerada en el simulacro como un éxito<sup>10</sup>. Fuimos testigos de cómo uno de los buques anticontaminación se dirigía a Galicia mientras allí, en una de las capitales mundiales de las catástrofes petroleras, no existía ni tan siquiera una de estas unidades con la que hacer frente a la contaminación.

Lo mismo sucedió con otros equipos básicos como las barreras anticontaminación. En la actualidad, ha mejorado el número de medios de la Marina Civil española pero existen carencias en otros aspectos. Un ejemplo lo encontramos en Galicia. La Xunta aprobó en julio de 2012 (diez años después), el Decreto 155/2012, de 5 de julio, por el que se regula la estructura y organización del Plan territorial de contingencias por contaminación marina accidental de la Comunidad Autónoma de Galicia, llamado Plan Camgal<sup>11</sup>. En el puerto de Tragove se constituye el centro activo de almacenamiento de equipos. En la fecha de publicación de este informe toda la información que encontramos en la web oficial de Puertos del Estado, dependiente del Ministerio de Fomento, son los escuetos datos siguientes<sup>12</sup>:

Autoridad Portuaria: Vilagarcía de Arousa  
Código interno: 07.67.01  
Régimen: directo  
Tipo de balizamiento: sin datos



## Respuesta ante la crisis

En lo referido a la toma de las primeras decisiones hay que destacar que la comunidad científica fue completamente marginada a la hora de ofrecer soluciones al accidente y de valorar qué alternativas eran las más adecuadas. De hecho, la respuesta de los científicos, patente en un sinnúmero de comunicados públicos<sup>13</sup>, fue probablemente la mayor y más unánime que ha recibido actuación alguna de la Administración en España, particularmente en cuanto a lo erróneo de alejar el buque tal como se hizo.

Sobre los problemas de información y comunicación con la población, una de las reflexiones es que la información ofrecida por las distintas administraciones fue escasa, insuficiente y, en ocasiones, falsa. Instituciones de investigación de terceros países, como el Instituto Hidrográfico de Portugal o el instituto francés Le Cedre, el Centro galés de Documentación, Investigación y Experimentación sobre la Contaminación Accidental de las aguas, ofrecieron en todo momento datos más precisos y veraces que los ofrecidos por las autoridades españolas, que negaron sistemáticamente la gravedad de los hechos y contribuyeron a dificultar una respuesta efectiva contra la catástrofe.

La insuficiente valoración de la dimensión medioambiental del siniestro fue otra de las claves. Sirva como muestra de ello que no fue hasta el 20 de noviembre cuando el titular de Medio Ambiente, Jaume Matas, visitó la zona. Ese mismo día bateiros, mariscadores y marineros de la ría de Arousa decidían tomar la iniciativa y propusieron a la Consellería de Pesca la instalación de un dispositivo de protección en la boca de la ría, alternando sus embarcaciones con barreras anticontaminación. Nadie les respondió y decidieron actuar por su cuenta.

En contraste con Francia, también ese mismo día, a la espera de la marea negra, requisaron una flotilla de barcos de pesca, y para ello sus propietarios y las tripulaciones firmaron contratos que les garantizaban una indemnización a cargo del Estado. También Portugal movilizó a cientos de funcionarios y voluntarios ante la proximidad del fuel, a través de dos planes, el Mar Limpio, dirigido a evitar la entrada de fuel y a limpiarlo en caso de que manchara las costas, y otro llamado Pato-Ganso, destinado a la recuperación de espacios naturales afectados y especies amenazadas.

## Consecuencias de la gestión

Una vez puestas al descubierto las referidas carencias sobre las responsabilidades no acometidas y sobre la gestión realizada, queda reflexionar sobre algunas de las consecuencias de ambas. El principio de que “quien contamina paga” no se cumple porque no pagan todos, y los que pagan pagan poco. De la evaluación económica de los daños acreditados derivados del siniestro surge la cantidad de aproximadamente 1.100 millones de euros. Esta cantidad está financiada por el FIDAC (Fondo Internacional de Indemnización de Daños Debidos a la Contaminación por Hidrocarburos) con 135 millones de euros, otros 25 millones de euros por el seguro del *Prestige* y 440 millones de euros mediante instrumentos de ayuda comunitarios (IFOP, FEDER, INTERREG, COHESIÓN, Fondo Social Europeo...).

El resultado es que el resto, casi la mitad, será cubierto por las distintas Administraciones españolas, a expensas del resultado de las demandas interpuestas contra los “responsables” del *Prestige*. En estos cálculos no se han considerado, entre otras, las ayudas a los afectados, en concepto de ayudas directas, a razón de 40€/día por persona (1.200 € al mes) de las que se beneficiaron unas 20.000 personas, durante el tiempo que duraron las vedas a la pesca, y de ayudas indirectas como medidas tributarias favorables (IRPF, IVA, IAE, Impuesto de Sociedades), bonificación en las cuotas de la Seguridad Social, líneas de recursos financieros (préstamos del ICO), ayudas a las Cofradías de Pescadores, subvenciones a las Corporaciones Locales afectadas, participación retribuida de los afectados en las labores de limpieza, medidas de protección al desempleo, etc. Todas ellas también sufragadas por las Administraciones públicas, es decir, con dinero de los ciudadanos, no de los responsables.

En el lado positivo de la balanza, si es que una catástrofe como esta puede tener algo de positivo, es que el naufragio significó la puesta en valor del medio ambiente como preocupación real de la sociedad y motivo de esfuerzo solidario, y del potencial científico de España que no siempre es bien cuidado y utilizado.

Raquel Montón realizó estudios de Agronomía en la Universidad Politécnica de Madrid (ETSIA), cursos complementarios de estudios cooperativos, de agricultura biológica y de Sistemas de Información Geográfica. Trabajó realizando controles asistidos por teledetección de superficies y usos del suelo agrícola. Desde 2001 ha trabajado en la mayoría de las campañas de Greenpeace España, en la actualidad como responsable de la campaña Energía y Cambio climático.

## Prestige

Buque tanque *Prestige*, monocasco construido en 1976, de 243,49 m de eslora, con una carga declarada de 77.033 t de fueloil pesado (tipo M-100). Procedía de Ventspils (Letonia) y se dirigía a Gibraltar pendiente de las órdenes del armador.

**Propietaria del buque:** sociedad liberiana Mare Shipping.

**Armadora:** sociedad griega Universe Maritime Ltd.

**Petrolera implicada:** no identificada.

**Propietaria de la carga:** Crown Resources AG, sociedad suiza con sede en Londres y domicilio en Gibraltar, perteneciente al grupo ruso Alfa, liderado por Mijail Fridman.

**Sociedad clasificadora:** American Bureau of Shipping (ABS).

**Compañía aseguradora:** The London Steamship owners Mutual Insurance Association Ltd, con una cantidad máxima asegurada por siniestro de 25 millones de euros.

**Lugar de abanderamiento:** Bahamas (pabellón de conveniencia).

**Capitán del buque:** griego jubilado con licencia de Chipre.

**Tripulación:** en su mayoría filipina e inexperta.

## Algunas de las mareas negras por accidentes más importantes del mundo

1893 Isla Fire (Nueva York, EE.UU.), <i>Gluckauf</i> .	1978 Bretaña francesa, <i>Amoco Cádiz</i> (80.000 t).
1967 Archipiélago de las Scilly al sur de Inglaterra (Reino Unido), <i>Torrey Canyon</i> (120.000 t).	1979 Golfo de México, plataforma <i>Ixtoc I</i> (530.000 t).
1969 Islas Azores, <i>Julios Schindler</i> (92.087 t).	1979 Trinidad y Tobago, <i>Aegean Captain</i> y <i>Atlantic Empress</i> (280.000 t).
<b>1970 Islas Cíes, Vigo (España), <i>Polycommander</i> (13.000 t).</b>	1989 Alaska, <i>Exxon Valdez</i> (40.000 t).
1974 Golfo de Amán, <i>Sea Star</i> (115.000 t).	<b>1992 A Coruña (España), <i>Aegean Sea</i> (80.000 t).</b>
1975 Leixoes (Portugal), <i>Jakob Maersk</i> (80.000 t).	1999 Bretaña francesa, <i>Erika</i> (50.000 t).
1975 Estrecho de Malaca (en el mar del sudeste de Asia), <i>Showa Maru</i> (237.000 t).	<b>2002 Norte de Portugal y las Landas en Francia, con especial incidencia en Galicia y la cornisa cantábrica (España), <i>Prestige</i> (63.000 t).</b>
<b>1976 A Coruña (España), <i>Urquiola</i> (100.000 t).</b>	

## Causas del accidente

- Desprendimiento repentino de algunas planchas del costado de estribor hacia la cuaderna maestra lo que provocó un gran boquete en la banda de estribor del buque. Así se produjo la entrada masiva de agua (unas 16.000 t) en los tanques vacíos de lastre y casi su inmediata escora de unos 25° a 35°.

- Para reducir tal escora el capitán del *Prestige* decidió corregirla mediante el lastrado (llenado) con agua de mar de los tanques del costado de babor hasta conseguir adrizar el buque, manteniendo una escora de entre 3° a 5°.

- Problema derivado de tal solución (según la sociedad clasificadora del buque): el máximo momento flector se incrementó en un 163%, es decir, un 63% por encima de lo permitido en una mar en calma, sometiendo al barco a excesivas cargas y tensiones.

## Sucesión de acontecimientos – 13 de noviembre de 2002

**15:15 h.** Se recibe en el Centro de Coordinación de Salvamento y Lucha contra la Contaminación de Finisterre (CZCS) una llamada de socorro de peligro no definido por parte del B/T *Prestige* que se encontraba unas 27 millas de la costa de Galicia (cabo Touriñán) en el dispositivo de separación del tráfico.

**15:17 h.** Se escucha entrecortadamente un MAYDAY del *Prestige*.

**15:33 h.** El capitán del *Prestige* solicita la evacuación de la tripulación comunicando que el buque está muy escorado y con riesgo de hundimiento.

**15:20 h.** Se moviliza el helicóptero de salvamento Helimer Galicia y, sucesivamente, el buque de salvamento *Ría de Vigo* (15:34 h), helicópteros Pesca Uno (15:50 h) y Pesca Dos (16:20 h) de la Xunta de Galicia, buques de salvamento *Ibaizabal Uno*, *Pau da luz* (16:40 h) y *Alonso de Chaves* (16:42 h).

**16:19 h.** El buque *Wallily* informa de que se observa contaminación detrás del *Prestige*.

**17:10 h.** El helicóptero Pesca Uno ya ha rescatado a siete tripulantes.

**17:55 h.** El helicóptero Helimer García rescata a los 17 tripulantes restantes, y quedan a bordo del *Prestige*, por voluntad propia, únicamente el capitán, el primer oficial y el jefe de máquinas.

**18:30 h.** El buque de salvamento *Ría de Vigo* ya ha llegado a las proximidades del *Prestige* y está preparado para dar remolque, sin que pueda hacerlo por negarse el capitán y no tener este preparado el remolque de emergencia. (Desde las 16:00 h había sido activado el Plan Nacional de Contingencias por Contaminación Marina Accidental y constituido un gabinete de crisis en la sede de Sasemar).

**23:00 h.** Se informa de que el *Prestige* deriva hacia el rumbo 50° a 1,4 nudos y está a 20 millas de costa, por lo que si las condiciones de mar y viento se mantuvieran estables, alcanzaría la costa en unas 14 horas sin máquina ni gobierno.

**23:50 h.** El director General de la Marina Mercante solicita la presencia de un buque de la Armada.

## El petróleo en España

### Cómo se mueve el petróleo en España

Según el tráfico de mercancías en puertos españoles en 2010, en el caso del petróleo (importaciones y exportaciones, sin incluir transbordos) es de 105,66 millones de toneladas (MT).

Petróleo crudo = 57,31 MT

Fuel = 20,67 MT

Gasóleo = 17,61 MT

Gasolina = 10,07 MT

Los puertos que cuentan con instalaciones o están conectados con plantas para la recepción de productos petrolíferos, gas natural y productos petroquímicos son, en cifras absolutas:

Bahía de Algeciras 23,6 MT

Bilbao 19,8 MT

Tarragona 19,5 MT

Huelva 16,5 MT

Cartagena 15 MT

Barcelona 11,5 MT

Los puertos que han tenido mayor tráfico total han sido:

Bahía de Algeciras 70,3 MT

Valencia 64 MT

Barcelona 43,7 MT

Bilbao 34,7 MT

Tarragona 32,7 MT

Las Palmas 22,6 MT

Huelva 22,4 MT

### Cuánto y dónde se extrae petróleo en España

La producción interior de hidrocarburos en 2010 fue 0,121760 MT.

Los campos productores son Lora (Burgos) y Casablanca-Montanazo, Rodaballo y Angula-Casablanca. Estos tres últimos están situados en el mar Mediterráneo en el entorno de la plataforma *Casablanca*, frente a las costas de Tarragona.

### Dónde se plantean nuevos proyectos

23 de diciembre de 2010. En Consejo de Ministros, se otorgaron nuevos permisos de investigación de hidrocarburos frente a la costa entre Málaga y Almería, en un área compartida por las Comunidades Autónomas de Cantabria y Castilla y León, en la provincia de Cádiz y entre el golfo de Valencia e Ibiza. Estos se suman a otros pozos de gas o petróleo activos o silentes y proyectos de investigación en busca de hidrocarburos aprobados anteriormente frente a Fuengirola, en el golfo de Cádiz o frente al Parque Natural del Delta del Ebro, zona en la que actualmente se realiza la producción nacional de crudo.

16 de marzo de 2012. El Consejo de Ministros concede a Repsol la autorización para realizar prospecciones petrolíferas frente a las costas de Fuerteventura y Lanzarote.

22 de mayo de 2012. La Secretaría de Estado de Medio Ambiente concede la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) positiva para la explotación de dos nuevos pozos de petróleo de Repsol (el Lubina-1 y el Montanazo-5D) situados a unos 50 km de la costa de Tarragona, frente al Parque Natural del Delta del Ebro.

### Cuánto se consume en España

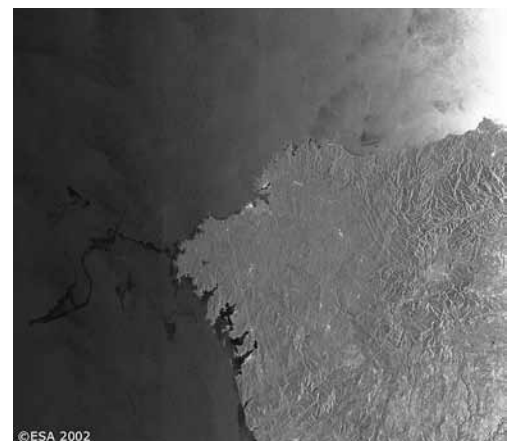
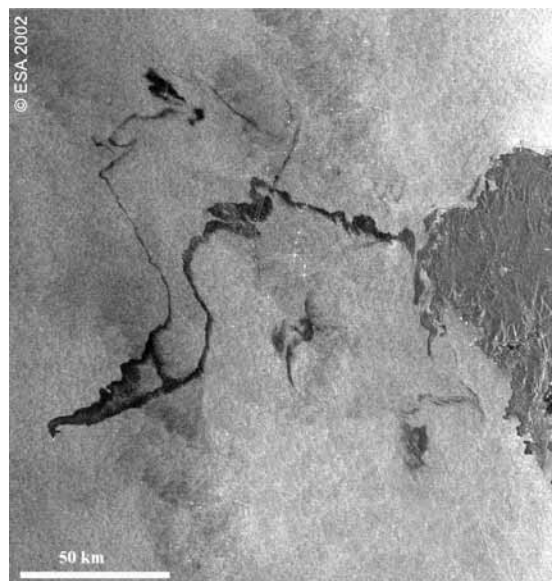
Consumo de productos petrolíferos en 2010: 65,5 MT.

Importación de crudo en 2010: 52,5 MT.

## Procedencia del petróleo crudo importado en España (miles de toneladas)

Fuente, SEE.

	2009	Estructura %	2010	Estructura %	Tasa de variación %2010/09
Oriente Medio	15.058	28,8	16.559	31,6	10,0
Arabia Saudí	5.807		6.571		
Irán	6.270		7.671		
Irak	2.250		1.905		
Otros	731		412		
Africa	17.387	33,2	18.778	35,8	8,0
Argelia	1.081		1.010		
Libia	5.041		6.826		
Nigeria	5.398		5.579		
Otros	5.867		5.363		
Europa	10.381	19,9	7.944	15,1	-23,5
Reino Unido	1.193		405		
Rusia	8.201		6.585		
Otros	987		954		
América	8.649	16,5	7.625	14,5	-11,8
Méjico	5.657		5.928		
Venezuela	2.680		789		
Otros	312		908		
Resto	822	1,6	1.555	3,0	
<b>Total</b>	<b>52.297</b>		<b>52.461</b>		<b>0,3</b>



El vertido fue llegando de forma progresiva a las costas de Galicia y, con la deriva de las manchas hacia el Cantábrico, al resto del litoral Norte de España y las costas francesas de Aquitania.



# Los tiempos del *Prestige*: 4 antes, durante y después de la catástrofe

Sebastián Losada, asesor en la Unidad Política de Greenpeace Internacional

## “Afecta a una parte importante de A Coruña, pero no es una marea negra”.

Mariano Rajoy, vicepresidente del Gobierno en 2002

La costumbre de minimizar los riesgos y los impactos de graves problemas ambientales ante la opinión pública es una peligrosa patología de nuestro tiempo. La historia reciente se empeña en demostrar que no es una enfermedad pasajera, sino un mal crónico y duradero. Son ya diez años desde el naufragio del *Prestige* y nos reafirmamos en la idea de que aquella catástrofe es un ejemplo de libro de esta patología.

La gestión de la crisis del *Prestige* por parte del Gobierno de Jose María Aznar y de la Xunta de Manuel Fraga fue desastrosa de principio a fin. La decisión de alejar el petrolero en apuros de la costa sin saber muy bien adónde, en medio de un temporal, convirtiéndolo en una brocha que fue tiñendo de negro miles de kilómetros de nuestro litoral... Pero todavía lo fue más el tratamiento informativo de la catástrofe. Desde los “hilillos de plastilina” del ahora presidente del Gobierno, pasando por la enfermiza negación de la marea negra en las televisiones autonómicas y estatales, o la reafirmación permanente de una coordinación y una disponibilidad de medios anticontaminación que todos sabíamos que no existían.

La respuesta masiva de la ciudadanía, la marea blanca de voluntarios, no se explica tan solo por el dolor de ver la costa gallega cubierta de petróleo. El tratamiento de la opinión pública como sujeto infantil incapaz de reaccionar de forma crítica contribuyó sin duda a provocar una indignación mayúscula de una punta a otra de la península que se tradujo en la migración de miles de voluntarios que acudieron al rescate de las costas afectadas.

## Durante la catástrofe: haciendo frente a la maquinaria publicitaria del Gobierno

“El vertido está controlado. No se van a derivar consecuencias para las poblaciones pesqueras de la zona ni para las especies marinas gracias a la rápida actuación de las autoridades”.

Miguel Arias Cañete, entonces y ahora Ministro de Agricultura y Pesca.

Mi labor durante la crisis fue coordinar la respuesta a esta marea negra. En la misma tradición que dio lugar al nacimiento de Greenpeace, bearing witness (ser testigos), nuestro papel fundamental durante la catástrofe fue convertirnos en una fuente paralela de noticias desde el primer día. De los muchos recuerdos de las intensas semanas que siguieron al accidente me gustaría destacar dos que apoyan esta labor que desarrollamos.

En primer lugar, algo que me parece muy significativo es la relación que establecimos con los medios de comunicación internacionales. Desde un primer momento fuimos una referencia fundamental, un lugar al que acudir. BBC, Reuters, Agence France Press... Recuerdo nítidamente, y quiero destacar, la incredulidad de los corresponsales ante la pésima calidad de la información que recibían de nuestros responsables públicos, en muchas ocasiones manifiestamente falsa. Les resultaba incomprensible. No puedo evitar pensar en las declaraciones de nuestros líderes estos días pidiendo a la ciudadanía que no secunde las manifestaciones masivas ante la crisis porque “dañan la marca España”: lo que hizo en aquel momento el Gobierno Aznar con esa manida “marca España” fue bochornoso.

---

Otro momento destacado tiene que ver con la llegada del buque insignia de Greenpeace, el *Rainbow Warrior*. El día 10 de diciembre el Gobierno seguía insistiendo en que el Parque Nacional das Illas Atlánticas no había sido afectado por la marea negra. Por supuesto que no, decían; se habían puesto todos los medios necesarios para evitarlo. El día 11 de diciembre, *El Mundo* abrió su portada con una foto a toda página en la que un buceador de Greenpeace, sujetaba uno de esos “hilllos de plastilina” durante una inmersión en la cara este de las Illas Cíes, lo que probaba que el fuel había entrado de lleno en el Parque Nacional<sup>14</sup>.

Son solo dos aspectos relacionados con nuestra labor constante de recopilación de información que oponer a la opacidad, cuando no a las mentiras, que recibíamos desde la Administración.

### **Antes del Prestige: una catástrofe anunciada**

“Las mareas alejarán el petróleo de nuestras costas”

Arsenio Fernández de Mesa, delegado del Gobierno en Galicia

En noviembre de 1993 escribí un artículo en la edición española de *Le Monde Diplomatique* titulado “Aegean Sea: ¿para cuándo otra vez?”<sup>15</sup>. El artículo ponía de manifiesto la minimización del impacto del accidente del petrolero *Aegean Sea*, petrolero que había encallado en la costa de la ciudad de A Coruña el 3 de diciembre de 1992. Diez años después, se repetía la historia.

La lucha de Greenpeace contra la marea negra del *Prestige* antes de que se produjera se materializa en el trabajo incansable de nuestra organización por conseguir que superemos nuestra enfermiza dependencia del petróleo, causa última de que mareas negras como las del *Urquiola*, *Aegean Sea* o *Prestige* se sigan produciendo. Ese trabajo empezó bien antes del *Prestige* y continúa constituyendo la piedra angular del trabajo de la organización. El cambio climático de origen antrópico, derivado fundamentalmente de la quema de combustibles fósiles, sigue siendo el mayor desafío al que la humanidad se enfrenta<sup>16</sup>.

La pregunta – ¿para cuándo otra vez? – sigue siendo igualmente válida. Podemos quizás añadir, ¿dónde? Sencillamente porque no importa, lo importante es que hasta que cambiemos de modelo energético el petróleo seguirá matando, en la mar, en el aire y en la guerra.

### **Después del Prestige: anclados al negocio petrolero**

“Las cosas se han hecho razonablemente bien. El barco se hundió a una distancia razonable y prudencial”

Mariano Rajoy, vicepresidente del Gobierno

¿Se ha aprendido la lección? Claramente no. No hay más que levantar la vista más allá del horizonte del *finis terrae* para encontrar dos ejemplos que dan respuesta a la pregunta de si el negocio petrolero continuará destruyendo nuestros océanos: los desastres de la plataforma *Deepwater Horizon* en las costas del golfo de México y los intentos actuales de las mayores petroleras de iniciar prospecciones en el Ártico aprovechando el deshielo provocado por el cambio climático global.

En abril de 2010 la plataforma de extracción petrolera *Deepwater Horizon*, propiedad de la multinacional de origen británico British Petroleum, explotó y se incendió para posteriormente hundirse en aguas del golfo de México, a 40 millas de las costas de Louisiana. El accidente causó la muerte a 11 personas, hirió a otras 16 y provocó el vertido de una cantidad ingente de crudo en las profundidades de ese golfo. Solo tres semanas antes de la catástrofe, el presidente Obama había anunciado que abriría la costa este de Estados Unidos, desde Virginia a Florida, a las perforaciones petroleras, acabando con una moratoria de una década.

El comportamiento que siguió al vertido no fue ninguna novedad, con BP minimizando descaradamente la cantidad de crudo derramado y el impacto ambiental de la marea negra. En marzo de 2011, Transocean, la compañía propietaria de la *Deepwater Horizon*, repartió dividendos entre sus ejecutivos por haber conseguido “los mejores resultados anuales de la historia de la compañía en materia de seguridad.”<sup>17</sup>



En un círculo vicioso y enfermizo, los mismos responsables del cambio climático van ahora a la carrera para tratar de extraer los recursos del Ártico. En los últimos 30 años hemos perdido tres cuartas partes del hielo que cubría la cima de la Tierra y como consecuencia ha comenzado la fiebre del Ártico. Shell, BP, Exxon y Gazprom, entre otros, prefieren arriesgarse a un vertido en el Ártico por poder extraer petróleo que solo cubriría la demanda global durante tres años pero les proporcionaría extraordinarios dividendos. Documentos gubernamentales secretos afirman que gestionar vertidos de petróleo en aguas semicongeladas es casi imposible. Errores inevitables harían añicos el delicado ecosistema ártico<sup>18</sup>.

### **Dos ejemplos positivos y el nulo coste político del Prestige**

#### **“Yo no veo ninguna crispación social por el Prestige”**

Jaume Matas, ministro de Medio Ambiente

Por qué no acabar destacando dos respuestas positivas al accidente del *Prestige*. Una conocida por todos es la marea blanca de voluntarios. Otro ejemplo más de que para salir de esta y de cualquier otra crisis necesitamos más participación. Participación para limpiar una marea negra que de otra forma hubiera tenido un impacto todavía mayor o para reclamar un modelo energético al servicio de los ciudadanos, del clima y de la salud, y no de las compañías energéticas. Participación para reclamar una Administración que nos diga la verdad o para que nuestros gobernantes estén al servicio de los ciudadanos y no de las finanzas.

La otra es la iniciativa de la Cofradía de Pescadores de Lira, en la costa coruñesa, para consituir, a iniciativa de los propios pescadores, una reserva marina protegida con la que acelerar la recuperación de esa zona, afectada por el vertido, y asegurar una explotación más sostenible de sus recursos. Una nueva llamada por una política pesquera centrada en la conservación y que apueste claramente por el sector pesquero artesanal, frente a los impactos de las prácticas industriales.

Finalmente, resulta cuanto menos curioso que una catástrofe de la dimensión del *Prestige* cueste tan poco políticamente. “El señor de los hilillos” que nos indignó a todos entonces es hoy presidente del Gobierno. El entonces ministro de Pesca es hoy en día, casualidades de la vida, ministro de Pesca otra vez. El caso de Jaume Matas es distinto, si bien no precisamente por su gestión como ministro de Medio Ambiente durante el accidente. Su manifiesta incompetencia durante el mismo no le impidió ser posteriormente president del Govern Balear, donde se haría todavía más tristemente célebre.

Notables evidencias de que queda mucho camino por recorrer en la transición hacia sociedades sostenibles.

Addendum. Para terminar de vincular la crisis de ayer con la de hoy, el pasado mes de agosto representantes del sector pesquero protestaban por la decisión de la Consellería del Mar de la Xunta de Galicia de no hacer frente a los gastos de vigilancia de la reservas marinas de Lira y Cedeira. Así los recortes se llevan por delante el esfuerzo por garantizar un futuro para la pesca en estas zonas, al increíble coste de 48.000 euros<sup>19</sup>.

Sebastián Losada es licenciado en Ciencias del Mar por la Universidad de Vigo. En 2002 comenzó a trabajar en Greenpeace como responsable de la campaña de Océanos de Greenpeace España y desde 2009 es asesor sobre conservación marina en la unidad política de Greenpeace Internacional. Coordinó sobre el terreno la respuesta de Greenpeace a la catástrofe del Prestige.



# Entre la mierda y la esperanza

5

Manuel Rivas, escritor, poeta, ensayista y periodista

## “El fuel, entre aguas, avanza silencioso”.

La memoria tiene su estrategia y, de entre todas las imágenes y sonidos, de entre todas las sensaciones, me sirve de entrada esta frase que parece propia de un tráiler cinematográfico, el anuncio de un filme de suspense, en el que el dramatismo aumentaría si en la pantalla apareciese escrito “*El Fuel*, entre aguas, avanza silencioso”. Así, con mayúsculas, como un apodo, *El Fuel*, también conocido en el hampa como *El Chapapote*, aparecería no como una simple mercancía peligrosa sino también como un personaje viscoso y metafórico, que simboliza muchas otras cosas.

Pero volvamos a la frase, tal cual: “El fuel, entre aguas, avanza silencioso”. En realidad se trata de una frase descriptiva, sencilla y magnífica en su precisión, de un técnico francés del batiscafo *Nautilus*. Nos cuenta la manera en que se movía el fuel pesado del *Prestige*. La manera en que la marea tóxica se extendía por el océano y avanzaba hacia la costa. No se veía, o no se veía del todo, pero estaba a punto de saltar a la vista.

Las informaciones oficiales que se estaban dando confundían la tranquilidad con los estupefacientes y la seguridad con la anestesia. En realidad, no se trataba de información, sino de sustracción de información. Eso había funcionado durante mucho tiempo.

Empiezo a entender el porqué la memoria me sirvió esa frase para poner en marcha el recuerdo. En circunstancias críticas, el poder, como el fuel, también se mueve aguas, prefiere avanzar silencioso.

Eso había funcionado con anterioridad. En el relato oficial, e interiorizado por la opinión pública, el *Prestige* formaba parte de la fatalidad, del destino, era una especie de Leviatán mítico, que de vez en cuando, cada lustro o década, asolaba Galicia. El mar es así, cosas del mar... La naturaleza vomita cada cierto tiempo en el océano, igual que tiemblan las placas tectónicas. Pasaba lo que tenía que pasar. Había que sobrellevarlo con paciencia.

En definitiva, era una casualidad más. No había una causalidad.

Así había sido en años anteriores con el *Mar Egeo*, el *Urquiola*, el *Polycommander*, el *Erkowitz*, el *Andros Patria*... Hubo muchos más accidentes, pero en todos estos casos hablamos de grandes catástrofes ecológicas, con mareas altamente tóxicas y de gran extensión en el mar y en los fondos marinos. Naufragios y hundimientos que se saldaron con graves envenenamientos del ecosistema de las rías gallegas. Apenas hubo voces de protesta, pronto acalladas. Como en las tragedias griegas, era el destino. ¿Qué se podía hacer contra el destino?

Al principio, cuando se pone en marcha el *thriller* del *Prestige*, la nefasta gestión del accidente, también la gente se movía silenciosa, entre aguas. Llovía mucho aquellos días de la segunda mitad de noviembre de 2002. Pero también se mascaba un suspense. Algo estaba sucediendo en las conciencias.

Hubo un paralelismo entre lo que ocurrió en el mar y lo que ocurrió con la gente. En el mar pugnaba lo visible y lo invisible. La información oficial trataba de “minimizar” lo que ocurría en el océano y las costas, hacerlo invisible: nunca los gobernantes utilizaron la expresión “marea negra”. Mientras tanto, la gente recibía información directa y la pugna en las conciencias era si hacer visible o no la indignación.

Cuando hay una catástrofe tan descomunal, la lógica de las poblaciones es agruparse en torno al Gobierno. ¿Qué ocurre si el Gobierno niega esa catástrofe o la sitúa en la escala de un pequeño accidente (los famosos “hilitos de plastilina”) ? Si hay un incendio, lo primero es llamar a los bomberos. ¿Qué ocurre si la jefatura de bomberos dice que no existe el incendio, todo lo más un pequeño conato que apagará la lluvia?

---

La gran inflexión en la movilización cívica por el *Prestige* fue su doble condición de ser un movimiento de denuncia, de catarsis, pero también de acopio de esperanza y su expresión pragmática. El *nunca más* era un grito de hastío, pero también una exigencia de alternativas factibles para la seguridad en el mar. Hay algunas lecturas que hablan de la influencia del movimiento opositor al Gobierno presidido por Aznar. Sin duda, los errores de ese Gobierno y del propio Aznar (“los perros que ladran su rencor por las esquinas”) influyeron en la extensión de la protesta. Pero nunca, nunca, tendría las dimensiones que tuvo, la transversalidad política y generacional, si no fuese, en el fondo, un movimiento de defensa de la naturaleza, de solidaridad cívica y ecológica en el más profundo de los sentidos. ¿De dónde salieron los cientos de miles de voluntarios, hombres y mujeres de tantos países?

Decía Eliseo Reclús que “el ser humano es la naturaleza tomando conciencia de sí misma”.

Con el *Prestige*, en Galicia, la naturaleza tomó conciencia de sí misma. Fue uno de esos momentos que recordaremos como tragedia, pero también como un triunfo de la humanidad.

Manuel Rivas es escritor, poeta y periodista. Fue uno de los fundadores de Greenpeace España en 1984. En la catástrofe del *Prestige* fue uno de los organizadores del movimiento social *Nunca Más*. Parte de su trabajo como periodista está recogido en títulos como *El periodismo es un cuento* o *Mujer en el baño*. Como narrador, entre otras obras, ha escrito *¿Qué me quieres, amor?*, premio Nacional de Narrativa en 1996, y en el que figura el relato *La lengua de las mariposas*, llevado al cine por José Luís Cuerda. Acaba de publicar su última novela, *Las voces bajas*.







# Consecuencias del vertido para la salud de las personas 6

Sara del Río, responsable de la campaña Tóxicos y Contaminación en Greenpeace España

Desde que comenzó el vertido del *Prestige*, Greenpeace comenzó a recopilar información sobre la carga de fuel que contenían los tanques del buque. Cargaba un fueloil pesado, que estaba catalogado según los medios como fuel nº 2 en la escala francesa y un fuel nº 6 (o también bunker oil C) en la denominación inglesa e internacional. Conocer qué tipo de fuel se estaba vertiendo desde el *Prestige* permitía prever el comportamiento que tendría en el medio ambiente y, también, sus potenciales efectos.

Los efectos tóxicos tanto para los ecosistemas como para las personas dependen mucho de las características químicas del fuel vertido, así como las condiciones meteorológicas en las que se vierte. Al igual que con el alcance del vertido y los kilómetros de costa afectados, el Gobierno y la Xunta se esmeraron por minimizar la toxicidad del fuel. Aun sin conocer su composición exacta.

En su afán por minusvalorar cualquier impacto del vertido ninguna Administración responsable advirtió de los peligros que podía conllevar acceder a las zonas contaminadas y estar en contacto con el fuel. Tampoco se especificaron las medidas de protección que era necesario tomar. Tuvo que ser Greenpeace quien el 28 de noviembre, a falta de una analítica completa de la composición del fuel y considerando la información disponible sobre él, diera recomendaciones sobre qué medidas mínimas de precaución debían adoptar quienes estuviesen en contacto con el vertido, como trabajadores o voluntarios. Había que evitar cualquier contacto del fuel con la piel (hasta ese momento se veían imágenes muy impactantes de pescadores recogiendo fuel con las manos descubiertas) o usar máscaras de protección adecuadas que impidieran la inhalación de los vapores orgánicos. El fuel con alta probabilidad podía contener hidrocarburos aromáticos policíclicos (PAH) cancerígenos y metales pesados.

Y así se confirmó el día 2 de diciembre, cuando Greenpeace hizo públicos los resultados de las analíticas realizadas por el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC). Se confirmaba la presencia de hidrocarburos aromáticos policíclicos (PAH) pesados de los más tóxicos y potenciales cancerígenos, como el benzo(a)pireno, benzofluorantenos e indeno (1,2,3-cd) pireno<sup>20</sup>. La muestra analizada por el CSIC era una muestra homogénea del fuel de los diferentes tanques del *Prestige* y por lo tanto extrapolable a la totalidad del fuel vertido por el buque.

Greenpeace, desde ese momento, empieza a solicitar un seguimiento más cercano de los impactos sobre la salud, tanto los más agudos como los que se puedan producir por la exposición a largo plazo. De hecho, ya estaban empezando a vislumbrarse los primeros casos de intoxicación. Personas expuestas al fuel que presentaban un cuadro de náuseas, mareos, dolores de cabeza y también, en ocasiones, de irritación y picores en la piel así como enrojecimientos de los ojos. Los datos del Ministerio de Sanidad contabilizaron hasta el 10 de abril un total de 1.923 personas atendidas que estaban realizando labores de limpieza.

Tres meses después del vertido no se conocían estudios oficiales sobre sus efectos en la salud. Por eso, en febrero de 2003 se presentó el informe *El Prestige y las personas. El impacto del vertido sobre la salud de las poblaciones humanas, la salud pública*, realizado para Greenpeace por Miquel Porta y Gemma Castaño, investigadores del Instituto Municipal de Investigación Médica (IMIM).

---

El informe aportaba elementos de juicio científico para las organizaciones sociales y los grupos de investigación que plantearan emprender estudios epidemiológicos acerca del impacto a medio y largo plazo de los vertidos del *Prestige* sobre la salud humana. Mientras más tiempo pasaba, se estaba perdiendo la oportunidad de recopilar una información epidemiológica de suma importancia para evaluar de forma completa los efectos del fuel sobre la salud de las personas expuestas. A pesar de que Greenpeace presentó personalmente el informe a la entonces ministra de Sanidad y Consumo, Ana Pastor, el 2 de abril y que su Ministerio había anunciado la puesta en marcha de un estudio epidemiológico, todo parecía indicar que los avances eran demasiado lentos. No fue hasta septiembre cuando el Ministerio de Sanidad publicó un informe sobre el estudio epidemiológico que realizaría. Presentaban, diez meses después del vertido, los resultados del mismo ejercicio que realizó Greenpeace con la presentación de su informe, solo que con siete meses de diferencia.

Diez años más tarde, hemos visto cómo los impactos no se han evaluado de manera tan exhaustiva como debería y podía haberse hecho y, sin embargo, los estudios que se han realizado confirman los riesgos de enfrentarse a un vertido de fuel sin las medidas de protección adecuadas y sin las recomendaciones precisas.

Una revisión<sup>21</sup> de bibliografía científica sobre los efectos de los vertidos de petróleo recopilaba estudios científicos<sup>22</sup> que indicaban que la participación en las actividades de limpieza del fuel del *Prestige* no fue inocua y que produjo trastornos respiratorios persistentes. Además, mostraba una mayor incidencia de síntomas respiratorios (tos y expectoración crónicas, dificultad respiratoria por la noche, obstrucción y goteo nasal) en los marineros que participaron en la limpieza; hasta cinco años después. También, que los síntomas fueron más importantes en los grupos más expuestos y que realizaron mayor número de tareas. Por el contrario, se demostró que el uso frecuente de medidas de protección disminuyó la intensidad de los síntomas.

También se llevaron a cabo estudios<sup>23</sup> para valorar efectos a largo plazo, como la genotoxicidad (alteraciones en el material genético, como el ADN) o las alteraciones endocrinas.

Los estudios iniciales mostraron que la exposición al fuel del *Prestige* inducía daños genotóxicos y alteraciones en el estado hormonal. Estos resultados fueron corroborados por estudios posteriores más avanzados. Se detectaron niveles más elevados de compuestos orgánicos volátiles y metales pesados (aluminio, níquel y plomo) en sangre de las personas que estuvieron expuestas al fuel, así como afecciones al material genético y alteraciones en los niveles hormonales (concentraciones más elevadas de cortisol y prolactina en plasma).

Recientemente se ha conocido que los nuevos avances en los estudios de los mismos equipos científicos, aún sin publicar, indican que los daños sobre el material genético no se detectan siete años después del vertido<sup>24</sup>. La evidencias indican que las células afectadas han sido capaces de reparar los daños provocados.

Aunque la investigación epidemiológica que proponía el IMIM en el informe de Greenpeace era más extensa, los resultados que se han obtenido son suficientes para demostrar que **el Gobierno y la Xunta actuaron con poca diligencia al menospreciar el potencial tóxico vertido desde el Prestige y fueron absolutamente irresponsables al no recomendar a quienes accedían a las playas el uso del equipamiento de protección adecuado.**

Sara del Río es licenciada en Ciencias Químicas por la Universidad Autónoma de Madrid (UAM), con estudios de postgrado en ecología, toxicología y riesgo químico por la UAM y el CSIC. Durante cuatro años participó en el trabajo político y legislativo del desarrollo del reglamento europeo REACH y forma parte del Grupo Nacional de Coordinación de COPs. Trabaja en Greenpeace desde 2001, en la actualidad como responsable de la campaña Tóxicos y Contaminación en Greenpeace España.







# Impacto ambiental durante 7 la catástrofe del *Prestige*

Pilar Marcos, responsable de la campaña Costas en Greenpeace España

La costa gallega representa terrenos de indudable valor, no solo ambiental, por los bienes y servicios que proveen, sino también económico, porque de un buen estado ambiental dependen directamente muchas familias, ya que es en los estuarios y aguas costeras donde se reproducen y reclutan un sinnúmero de especies comerciales pesqueras. Las aguas costeras de Galicia se extienden sobre una plataforma continental que, si bien estrecha, sirve de soporte a unas pesquerías de gran importancia económica y que se ramifican en el entramado social y productivo de una parte considerable de la comunidad gallega.

Por ello, el impacto negativo y contundente del *Prestige* afectó a los recursos vivos vitales para el sector pesquero y tuvo unas implicaciones inmediatas tanto desde el punto de vista biológico para esos recursos como desde el punto de vista socioeconómico para el conjunto de la sociedad gallega a corto, medio y largo plazo y que se extendió por toda la cornisa cantábrica hasta el sur de Francia. La marea negra del *Prestige* es el mayor desastre ecológico acaecido en nuestras costas, debido, entre otras cuestiones, a que afectó a la práctica totalidad del litoral norte. Alrededor de 2.600 kilómetros de litoral fueron afectados por la marea negra.

Galicia posee 1.699 kilómetros de costa, de los cuales 889 estaban preservados bajo alguna figura de protección durante la catástrofe del *Prestige*. Es decir, el 52 % de su litoral estaba protegido<sup>25</sup>. Fueron más de 1.000 kilómetros de costa los afectados en Galicia por la marea negra. Su impacto afectó a espacios protegidos: Parque Nacional de las islas Atlánticas, 16 enclaves incluidos en la Red Natura 2000, tres de ellos catalogados en la lista de humedales Ramsar. Según el aquel entonces Ministerio de Medio Ambiente, el perímetro de la isla de Savora se afectó en un 90 %, el de la isla de Ons en un 95 % y los de las islas Cíes en un 90 %<sup>26</sup>, todas ellas dentro del Parque Nacional.

De entre estos espacios naturales protegidos destaca la Costa da Morte, que ocupa la fachada litoral que comprende desde las proximidades de la ciudad de A Coruña hasta el cabo Fisterra, con una extensión de 152 kilómetros a lo largo del litoral. La catástrofe se cebó con ella. La Costa da Morte es un espacio natural de elevado interés por su avifauna, y en particular por sus poblaciones de aves marinas, que se concentran para nidificar principalmente en las islas Sisargas, islotes de cabo Vilán y el tramo costero de Fisterra, con pequeños núcleos en las cercanías de Malpica, Roncudo y Arou. Alberga las únicas colonias de cría españolas de arao común y gaviota tridáctila, localizadas en Vilán y Sisargas, así como una de las mayores de gaviota sombría. El paíño europeo nidifica en Vilán y el cormorán moñudo mantiene varias colonias en las costas de Malpica, Sisargas, Roncudo, Vilán, Muxía-Touriñán y Fisterra. También son destacables las colonias de gaviota patiamarilla y, particularmente, la de Sisargas.

No obstante, toda esta costa es un área de tránsito regular y estacionamiento de cientos de miles de ejemplares de otras muchas especies de aves marinas migradoras e invernantes. La presencia constante de poblaciones de hasta 26 especies diferentes de cetáceos también señalan la importancia ambiental de la zona. Por tanto, el fuel del *Prestige* fue a parar a uno de los tramos de costa más ricos, diversos y productivos del Atlántico nordeste.

Pero no solo afectó a la costa, sino también a aguas profundas. En las aguas continuas, más allá de las 12 millas del mar territorial. Allí es donde la pesca de fondo llega normalmente hasta los 300 o 500 metros de profundidad siguiendo pendientes más o menos suaves y regulares. A partir de esas profundidades, los fondos caen hasta varios miles de metros en relativamente poco espacio, siendo los cantiles más pronunciados en las zonas de cabo Ortegaleira-Estaca de Bares donde, a 23 millas, hay profundidades que superan los cuatro mil metros. A 25 millas de la costa de cabo Touriñán a cabo

---

Finisterre los fondos se encuentran entre los dos y tres mil metros<sup>27</sup>. El impacto del *Prestige* a esas profundidades ha sido difícil de evaluar, pues la investigación científica es de gran complejidad técnica y muy limitada en el tiempo, no solo por los frecuentes temporales en la zona, sino también por el alto coste de las campañas científicas.

Pero las áreas de roca y las playas se llevaron la peor parte, no solo por los efectos del fuel sino también por la agresividad de la limpieza. Las excavadoras invadiendo los arenales, arrastrando arena y algas, refugio y fuente de alimentos, y las mangueras a presión que repasaron las superficies rocosas acabaron de rematar el desastre<sup>28</sup>.

A la hora de hablar de los efectos producidos por el vertido del fuel debemos diferenciar, en primer lugar, entre los efectos producidos a corto plazo y los efectos a largo plazo. Los primeros son evidentes y en el caso del *Prestige* se les dio mucha publicidad, mientras que los segundos, aunque pasen desapercibidos no quiere decir que sean menos importantes. Es preciso tener en cuenta, sin embargo, que la única circunstancia favorable en el momento en que se produjo el vertido fue que no ocurrió en primavera, de forma que no se afectó directamente al principal periodo de reproducción de las especies marinas, lo que hubiese agravado sensiblemente sus consecuencias.

El impacto ambiental inmediato a la catástrofe se presentó con un primer indicador, obvio de esta manera, que eran los niveles “muy altos” de contaminación. La capacidad de agarre del producto, muy denso, provocó la asfixia de todo ser vivo y cayó sobre una manta mortal sobre los fondos. En un informe que se realizó un año después de la catástrofe por el Instituto Español de Oceanografía (IEO)<sup>29</sup>, Muxía y Finisterre reflejan los peores datos. Sin embargo, si las Rías Altas se llevaron la peor parte, la isla de Ons (Pontevedra) registró “los valores más altos de todo el área estudiada”, quizás también porque actuó como “pantalla”. Cinco años después, la huella de la marea negra no había desaparecido totalmente, siendo todavía visible en algunas playas de arena o de cantos rodados (Arnela, Nemiña, Cuño, Corrubedo) y acantilados (Petón o Vermello)<sup>30</sup>.

## Visión global de los impactos

**Para la elaboración de este análisis no se ha encontrado documentación científica, diez años después, que elabore un dibujo global de las consecuencias del vertido.** Durante la catástrofe el papel jugado por el IEO y el CSIC parecía mostrar un interés institucional por protagonizar la respuesta científica (y controlar los recursos económicos que se movilizaron para este fin), pero la existencia de luchas internas dentro y entre instituciones por este rol ha perjudicado a la ausencia de un análisis global del estado del medio marino y sus poblaciones diez años después.

La Administración central constituyó en diciembre de 2002 un Comité Científico Asesor que finalizó sus trabajos en febrero de 2003, tan solo tres meses después. Este comité se centró en dar soluciones al problema del pecio y no realizó apenas aportaciones sobre el impacto ambiental. También diferentes grupos universitarios han realizado estudios, que abordan aspectos puntuales de la marea negra, pero han sido diseñados según las especializaciones e intereses de los científicos participantes y, por tanto, muy posiblemente, no permitirán dar una imagen completa del problema. Es importante destacar este aspecto porque limita mucho la capacidad de poder evaluar el impacto real del *Prestige*, diez años después.

Hay numerosas publicaciones científicas dispersas de la evolución del impacto ambiental sobre fauna y pesquerías. Por ejemplo, sobre efectos a corto plazo, la disminución de biomasa se registró con intensidad en dos especies de gallos<sup>31</sup>, que se alimentan de pequeños crustáceos (receptores en primera instancia de los hidrocarburos). Para el mejillón, un estudio<sup>32</sup> publicado en 2011 señala que, cuatro años después del desastre, en dos áreas, Lira y Ancoradoiro, existía contaminación por hidrocarburos aunque la bioacumulación de estos compuestos en mejillones era baja. Sin embargo, sí se constataron daños en el ADN de estos moluscos en áreas expuestas.

Aún así, puede que no estemos percibiendo una parte del problema. A modo de ejemplo, un año después de la catástrofe se entabló una cierta polémica sobre el grado de afectación de los fondos por el fuel. Pescas experimentales realizadas por el IEO en abril y mayo de 2003 mostraron un impacto importante, observado

como presencia de fuel en el arte de arrastre, en la plataforma continental situada frente a la Costa da Morte y golfo Ártabro, así como en zonas del Cantábrico. Paradójicamente, observaciones realizadas mediante un robot submarino y encargadas por el Ministerio de Fomento, daban resultados completamente negativos respecto a la presencia de fuel<sup>33</sup>.

El **bentos** se define como el conjunto de organismos animales y vegetales que viven sobre o entre los materiales del fondo, extraordinariamente diverso. El principal impacto del fuel se ha producido en estas comunidades bentónicas. El proceso de recuperación de especies bentónicas afectadas por el impacto de hidrocarburos en el medio sigue una pauta temporal que comenzó con la desaparición o reducción de la mayor parte de las especies sensibles al crudo durante los doce meses posteriores a la marea negra y colonización en paralelo de nuevas especies que, hasta el momento del derrame, no ocupaban ese hábitat e incremento de especies oportunistas. Durante los tres años posteriores a la marea negra, continuó detectándose la desaparición paulatina de algunas especies y la proliferación de organismos oportunistas<sup>34</sup>.

Otro ejemplo. La afectación del **pulpo** ha constituido, además, uno de los mayores lamentos de los marineros que, en la actualidad, consideran, en general, que las aguas han dejado atrás el *Prestige*. En 2005 y respecto a 2004, se pescó un 45 % menos de pulpo<sup>35</sup>. Los datos recogidos en 40 lonjas de Galicia mostraban en 2004 un acusado descenso de las capturas en la zona de litoral castigada por el fuel. La reducción llegó hasta el 69% en el área de Fisterra, Costa da Morte y rías de Noia, Arousa, Pontevedra y Vigo. El cefalópodo era más abundante en zonas donde el chapapote llegó con menor intensidad, como la costa de Lugo y Cedeira. Aquí solo se redujo en un 5%. Aunque para las autoridades de la Xunta las causas de esta disminución no están claras, la Coordinadora de Cofradías no encuentra otra explicación: las huevas que sufrieron el efecto de la contaminación en noviembre de 2002 o no habían prosperado o habían reducido de forma alarmante su número.

Pero si se habla de especies afectadas, es obligado mencionar las **aves petroleadas**, tanto vivas como muertas. Fueron recogidas en los seis meses posteriores al naufragio y la imagen se repitió por toda la costa, desde

las playas portuguesas a las francesas. La contabilidad de las aves en la fachada atlántica a 16 de febrero de 2003 era de 21.538 ejemplares (5.561 recogidos vivos y 15.977 muertos). Según la Sociedad Española de Ornitología el número real de ejemplares muertos se situaría entre los 115.000 y los 230.000, debido a la extrema dispersión del contaminante en la plataforma continental y su prolongación en el tiempo en la lámina de agua<sup>36</sup>. **Esta mortalidad de aves es uno de los mayores episodios de mortalidad no natural de aves marinas a nivel mundial**, de proporciones similares al de la marea negra del *Exxon Valdez*<sup>37</sup>. Incluso algunas especies de aves no marinas podrían haber sufrido un serio declive debido al desastre. Por ejemplo, el halcón peregrino. Los resultados de un estudio<sup>38</sup> desarrollado en Euskadi con posterioridad al *Prestige* revelan que el éxito reproductivo de esta especie se ha visto mermado por la acumulación en su organismo de hidrocarburos policíclicos aromáticos (PAHs), muy persistentes, debido al consumo de presas petroleadas.

### ¿Qué futuro le depara a la costa gallega?

Todavía hoy se sigue comentando el hallazgo de pequeñas “galletas” en la Costa da Morte, otra cosa sería concretar si proceden o no del *Prestige*. De hecho, la costa noroeste de Galicia registra un elevado tráfico marítimo (esa zona ha sufrido cinco mareas negras en los últimos 30 años) y la presencia de cierto nivel de hidrocarburos es lamentablemente normal. Una década después es difícil averiguar si las manchas en rocas son restos de aquella catástrofe.

Además, es de suponer que una amplia área de los fondos profundos donde se asienta el pecio estén contaminados por el chapapote y por otras partes del fuel, y que están generando una contaminación que habrá impactado sobre las comunidades bentónicas que habitan en el entorno del Banco de Galicia, zona del hundimiento<sup>39</sup>, difuminando en parte los efectos.

El futuro para las aves marinas tampoco es muy halagüeño. Los resultados preliminares en 2005 de un proyecto de investigación<sup>40</sup> conjunto de las Universidades de Vigo, Santiago y Glasgow, y del Instituto Mediterráneo de Estudios Avanzados, señalaban un efecto indirecto sobre la reproducción del cormorán moñudo mediado por la disminución de las poblaciones de peces con alto contenido nutricional. Además, tanto la elevada presencia

---

de hidrocarburos en los tejidos, así como los elevados niveles de marcadores de exposición tóxica dos años después del vertido, evidenciaron efectos subletales de gran importancia en las poblaciones afectadas por el vertido.

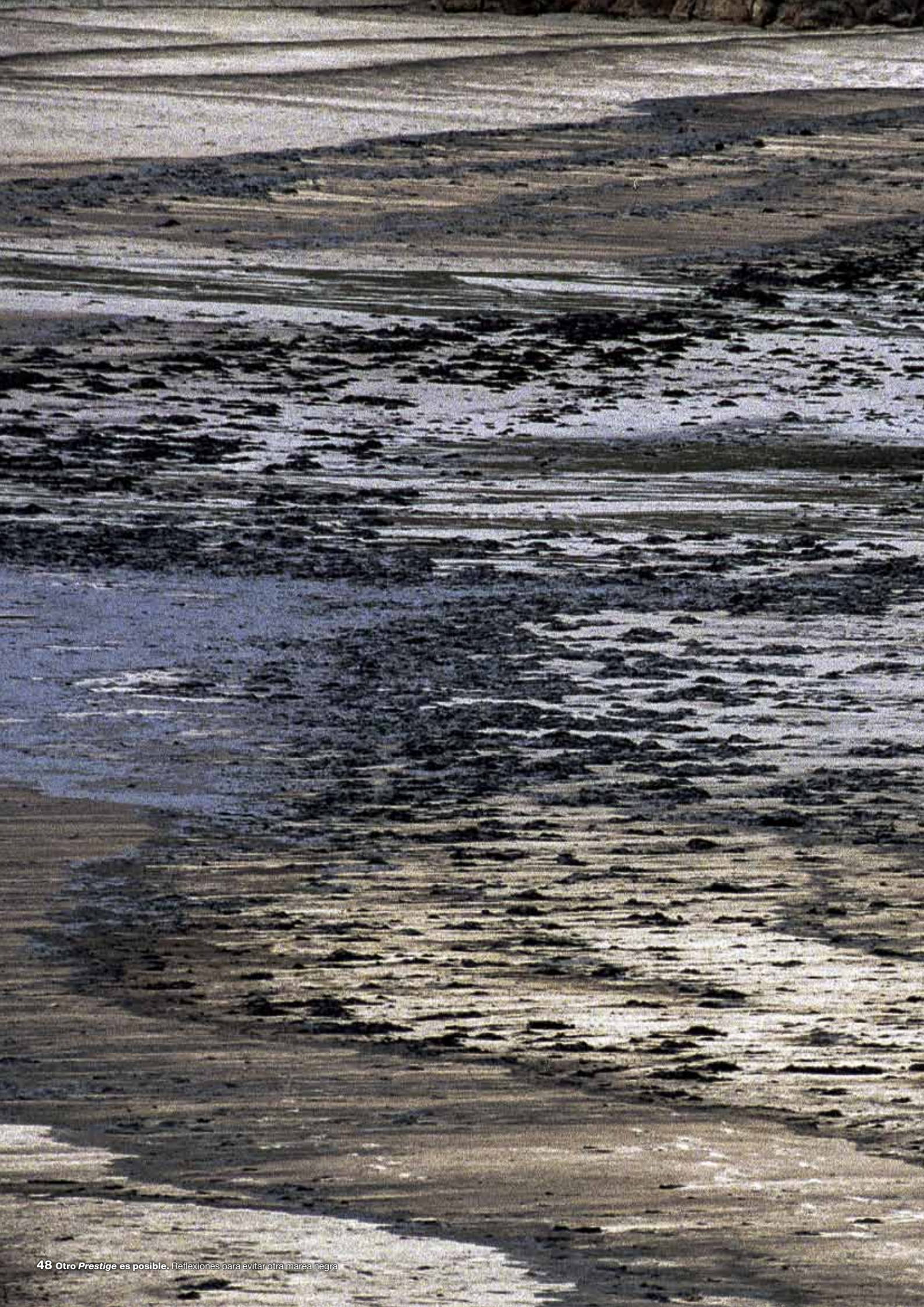
Los hidrocarburos del *Prestige* se han acumulado principalmente en el sedimento y la red trófica bentónica ha sido la vía de entrada preferente de contaminantes en las comunidades bióticas, por procesos de bioacumulación. **Este efecto no ha desaparecido, los contaminantes pasaron de una bodega de un barco al mar. Y una vez incorporado en la cadena trófica ya está incorporado en el océano, para siempre.** Una consecuencia de las escalas temporales es la percepción social del problema, con un elevado interés y preocupación inicial que se suele reducir drásticamente mucho antes de que el impacto realmente desaparezca.

Por último, es importante señalar, en un contexto de crisis económica en la que los presupuestos de investigación y ciencia se recortan drásticamente en los últimos años, que **es fundamental crear y mantener soportes financieros para investigaciones sobre el impacto de desastres de este tipo a largo plazo**, incluidos los seguimientos de los efectos sobre la fauna, para determinar el coste económico real del desastre y de esta manera exigir a los responsables y cómplices de esta catástrofe las correspondientes compensaciones por el daño al patrimonio natural.

Pilar Marcos es licenciada en Biología Ambiental por la Universidad Autónoma de Madrid y ha realizado estudios de postgrado en gestión de los recursos naturales y pesquerías por la Universidad de Columbia (EE.UU.). Ha trabajado en diversos barcos de investigación de la Sociedad Española de Cetáceos y como responsable del programa de áreas marinas protegidas de WWF. En la actualidad es la responsable de la campaña Costas de Greenpeace.









# Las lecciones energéticas del *Prestige* 8

Jose Luis García, coordinador del área de Energía y Cambio climático en Greenpeace España

Más trascendente que preguntarse si la forma de transportar el petróleo es la adecuada, sería preguntarse si realmente necesitamos ese tráfico de petróleo. La respuesta es, lamentablemente, afirmativa, teniendo en cuenta que el uso principal del petróleo es como fuente de energía. Por tanto, **la pregunta que debemos hacernos es cuál es el papel del petróleo en el sistema energético y si podría cambiarse ese papel.** Para valorar si hemos aprendido las lecciones del *Prestige* en lo referente a la energía, podemos analizar la situación del sistema energético que había en el momento del accidente (datos de 2001) y compararla con la que nos encontramos en la actualidad (datos de 2011), diez años después. A partir de ahí podremos echar una mirada al futuro.

La humanidad consume 88 millones de barriles de petróleo cada día<sup>41</sup>, cantidad que ha aumentado en un 14% desde 2001. En España consumimos 1,4 millones de barriles diarios, un 6% menos que en 2001. Pero no nos engañemos: no es que a raíz del *Prestige* se decidiera consumir menos petróleo; dicho consumo siguió aumentando hasta 2007, y solo entonces empezó a bajar debido a la crisis económica que estamos sufriendo. En 2011 España consumió el 1,7% del petróleo mundial, cuando en 2001 consumíamos el 2,1%.

El consumo total de energía en el mundo equivale a más de 12.000 millones de toneladas equivalentes de petróleo, un 30% más que en 2001. España, que consume el 1,2% de la energía mundial, ha aumentado su consumo energético un 7,8 % en ese mismo decenio.

Comparando los datos anteriores podemos observar que el consumo de petróleo crece más despacio que el de energía total y, en el caso de España, de hecho ha bajado el consumo de petróleo cuando el consumo energético total aumentó. En realidad, también el consumo de energía en España dejó de crecer a raíz de la crisis económica pero no ha llegado aún a situarse por debajo del de 2001, como

sí ha ocurrido en el caso del petróleo. **La explicación de todo esto tiene un elemento común: la diversificación de las fuentes de energía, en la que destaca la irrupción de las energías renovables.**

El peso del petróleo como fuente de energía es muy importante: supone el 33 % de toda la energía primaria que se consume en el mundo y el 47,6 % en el caso de España. Pero, como hemos visto, ese peso tiende a ser menor, no porque se consuma menos energía sino porque están cambiando las fuentes de abastecimiento.

Sin contar la hidráulica<sup>42</sup>, el consumo de energías renovables representa solo el 1,6% de la energía primaria consumida en el mundo pero en 2001 era apenas un 0,57%. En el caso de España, estas renovables suponen ya el 8,7 % del abastecimiento energético. Y esta cifra es algo engañosa, ya que la contabilidad oficial en términos de energía primaria minusvalora la producción de las principales energías renovables generadoras de electricidad. Por eso es más significativo observar el dato de cobertura de la demanda eléctrica peninsular con energías renovables, que en 2011 fue del 21% sin contar la hidráulica, según datos de Red Eléctrica de España. En 2001 la aportación renovable era tan pequeña que no se desglosaba todavía en las estadísticas. En los últimos diez años, el consumo de electricidad renovable no hidráulica ha aumentado un espectacular 529% en España y un 261% en el mundo.

Podemos concluir de estos datos que, **aunque España depende más del petróleo que la media mundial, también el impulso de las renovables en nuestro país ha sido mayor, por lo que el panorama energético está cambiando gracias a las energías renovables.**

Evidentemente, lo que hemos visto aún es solo el comienzo de ese cambio, pero suficiente para comprobar que las cosas pueden cambiar mucho más rápido de lo que muchos pronosticaban. De ahí podemos extraer una

---

primera conclusión: acelerar la sustitución por renovables es una herramienta clave, de rapidez y eficacia probada, para abandonar la dependencia de los combustibles fósiles, entre ellos el petróleo. Lo preocupante, sin embargo, es que la actual política del Gobierno español de frenar las energías renovables está estancando la evolución de la última década, mientras el resto del mundo sigue incrementando el papel de las renovables.

### ¿Qué puede ocurrir de ahora en adelante?

El crecimiento de las energías renovables ha sorprendido a todos los analistas. Lo ocurrido hasta ahora supera ampliamente las previsiones de la Agencia Internacional de la Energía, e incluso la instalación de energía renovable en 2011 ha sido un 50% mayor que la cifra estimada en el primer informe *[R]evolución Energética* de Greenpeace, publicado en 2007<sup>43</sup>. Según el estudio *[R]evolución Energética 2012*<sup>44</sup>, la potencia instalada de energías renovables en el mundo aumentará de 237 GW en 2011 a 7.392 GW en 2030.

En cuanto a la demanda de energía, el estudio *[R]evolución Energética 2012* analiza el descenso previsto de las reservas de combustibles fósiles convencionales y presenta un escenario detallado para el abandono del uso del petróleo, en el que no es necesario extraer petróleo del Ártico, ni de arenas bituminosas, ni perforar en alta mar en Brasil, ni en Canarias... ni recurrir a ninguna otra fuente “no convencional”. Comparado con el escenario de Referencia de la Agencia Internacional de la Energía, bajo el escenario de la *[R]evolución Energética* la demanda global de energía primaria se reduce en un 40% para 2050. En esta proyección, casi la totalidad del suministro eléctrico mundial, incluyendo la mayoría de la energía empleada en edificios y en la industria, procederá de fuentes de energía renovable.

La eficiencia energética es la forma más competitiva de reformar el sector energético. Se puede reducir el consumo energético en gran medida sin necesidad de variar el nivel de servicios energéticos proporcionados. Se deben desarrollar nuevos modelos empresariales y aumentar el apoyo político para implementar la eficiencia energética. En el informe *[R]evolución Energética* se detallan una serie de medidas de eficiencia energética para reducir sustancialmente la demanda energética en industria, hogar, empresas, servicios y transporte.

**El ahorro de energía en el transporte es crucial para reducir el consumo de petróleo, ya que la mayor parte del petróleo se utiliza en el sector transporte,** y España no es una excepción. El transporte es el sector que más energía consume en España y lo seguirá siendo si nada cambia. Este sector utiliza casi exclusivamente derivados del petróleo como fuente de energía. Durante algún tiempo se pensó que la solución vendría por la sustitución directa del petróleo por otras sustancias de las que obtener combustibles de automoción, los llamados biocarburantes o agrocarburos. Estos combustibles, sin embargo, no han llegado a afectar al mercado del petróleo, ya que su producción es muy baja comparada con la demanda energética (0,48% del consumo mundial de energía primaria) y no parece probable que la producción pudiera incrementarse hasta niveles significativos sin que llegasen a afectar negativamente al mercado mundial de alimentos, al competir por el uso del suelo agrícola, o sin que derivasen en importantes impactos ambientales, al incidir en cambios de usos del terreno, directa o indirectamente, que se acabarían trayendo de espaldas espacios naturales. Esto ya se está documentando en la actualidad, por lo que la opción de los biocarburantes deberá quedar restringida a aquellos usos energéticos donde no sea factible otra solución, y bajo estrictos criterios de sostenibilidad ambiental.

**Para poder reducir el consumo de petróleo, y llegar a prescindir de él, es imprescindible cambiar el uso de la energía en el sector transporte.** Y esto requiere actuar para reducir las necesidades de movilidad, para optimizar el uso de cada modo de transporte y para reducir el consumo energético de cada uno de esos modos. De seguir como hasta ahora, la demanda energética del transporte seguiría aumentando y, una vez se superase la crisis económica en nuestro país, el consumo de petróleo volvería a ascender sin perspectivas de detenerse. Si no queremos “volver a las andadas”, hace falta un cambio en escalón, es decir, un salto que permita romper la tendencia y avanzar más rápido en la dirección correcta.

## Energía 3.0

El cambio en escalón dentro del sector transporte que permitiría abandonar la senda actual de un consumo sectorial galopante ha sido analizado en el informe de Greenpeace *Energía 3.0*<sup>45</sup> y se apoya fundamentalmente en dos elementos: el despliegue de inteligencia (sistema de transporte inteligente) y la electrificación. Un sistema de transporte inteligente es aquel que logra satisfacer los servicios de movilidad con una gran reducción del consumo de energía, gracias a la eficiencia de los vehículos y al alto grado de ocupación que se consigue con los servicios de movilidad compartidos. En dicho sistema, la mayor parte del transporte es eléctrico y los vehículos intercambian energía con la red; de esta manera los consumidores participan en la operación y gestión del sistema eléctrico, ofreciendo servicios muy valiosos de gestión y respuesta de la demanda y facilitando la integración de la electricidad 100% renovable. En el citado estudio, a pesar de asumir demandas de movilidad sin una contracción importante, las medidas de eficiencia, la elección de las tecnologías apropiadas y la puesta en marcha de mecanismos de organización y estructuración inteligentes permiten acceder a un escenario de contracción energética continua en todo el periodo considerado, que tiende hacia la estabilización al final del escenario (hasta 2050), para llegar a una demanda de energía final en la España peninsular que es un 80 % inferior a la que se alcanzaría de seguir como hasta ahora.

Dentro del sector transporte, **el mayor consumo energético corresponde al transporte por carretera pero con los planteamientos de Energía 3.0 se consigue una gran reducción de esa demanda**, gracias principalmente a la transición hacia la motorización eléctrica y al sistema de transporte inteligente, que facilita un mayor factor de ocupación de los vehículos.

Aun así, a escala mundial el sector del transporte, en especial la aviación y el transporte marítimo, será el último en abandonar los combustibles fósiles. El escenario de la [R]evolución Energética asume que el sector de transporte aumentará el consumo energético hasta 2020 debido a una rápida y creciente demanda de servicios. Sin embargo, para 2050 la demanda caerá a los niveles actuales. Comparado con el escenario de Referencia, la demanda energética total del transporte se reduce en un 60% para 2050. Por tanto, entre 2009 y 2050, bajo el escenario de la [R]evolución Energética la demanda energética en el sector del transporte aumentará solo un 26%.

Gran parte del ahorro que se lograría en este escenario se debe a la evolución hacia coches más pequeños favorecida por incentivos económicos, además de un cambio importante en la tecnología de propulsión de los vehículos hacia la electricidad – estos dos factores provocarán que se reduzcan los kilómetros recorridos en vehículo en un 0,25% al año. Bajo el escenario de la [R]evolución Energética, en 2030 la electricidad proporcionará el 12% del total de la demanda energética del sector del transporte, mientras que en 2050 aumentará a un 44%.

Por último, conviene recordar que el motivo por el que debemos abandonar el consumo de petróleo no es su escasez. En el último decenio, las reservas probadas de petróleo no solo no se han reducido, sino que han aumentado un 30%. **Lo que toca a su fin es la era del petróleo barato.** Serán los motivos económicos los que motivarán la búsqueda de alternativas pero alternativas puede haber muchas, aunque no todas sostenibles. **Es la sostenibilidad la que debe guiar la búsqueda de alternativas al petróleo** y el factor determinante es la cantidad de combustible fósil que podemos quemar para tener una “probabilidad razonable” de evitar que la temperatura de la Tierra suba 2° C. Esa cantidad de combustible fósil del que podríamos disponer para nuestro consumo equivale a apenas la quinta parte de las reservas probadas. Eligiendo las soluciones sostenibles (eficiencia, inteligencia y energía renovable) es como se podrá reducir la probabilidad de un cambio climático peligroso y, asimismo, la de accidentes de la gravedad del *Prestige*.

José Luis García es licenciado en Ciencias Físicas, miembro del Consejo Consultivo de Electricidad de la Comisión Nacional de Energía, así como del Consejo Nacional del Clima y de su Comisión Permanente. Patrono fundador de la Fundación Renovables. Trabaja en Greenpeace desde 1991. En la actualidad es coordinador del área de Energía y Cambio climático en Greenpeace España.

## Reflexiones finales

---

La marea negra del *Prestige* demuestra que es imposible evitar la catástrofe ambiental que significa el uso del petróleo y, concretamente, que las responsabilidades de las instituciones y de las empresas implicadas no son asumidas.

Greenpeace concluye que otro *Prestige* es posible porque:

- **La gestión política ha demostrado por ahora que priorizan los intereses personales y políticos de los representantes políticos sobre los intereses sociales y del medio ambiente, incluso sobre la propia responsabilidad legal que asumen al ejercer sus cargos.** Los responsables políticos fallaron porque fueron incapaces de reconocer y admitir los riesgos que entrañaban las decisiones que tomaron, incapaces de aceptar las ayudas y consejos externos que estaban recibiendo, anteponiendo la defensa de sus errores a la defensa del medio ambiente y, por ello, incapaces de proteger los intereses sociales y del medio ambiente.
- **Continúan existiendo las enormes deficiencias de la legislación y del régimen de responsabilidad en el transporte marítimo, que el *Prestige* puso en evidencia,** pues siguen protegiendo los intereses de la industria petrolera y de las negligentes decisiones políticas que se tomaron antes, durante y posteriormente al accidente.
- **Ninguna de las responsabilidades es exigida por la Justicia, ni asumida por sus responsables.** Una década después del hundimiento del buque *Prestige* comienza el juicio para exigir responsabilidades. Este retraso demuestra la imposibilidad técnica de que el sistema judicial pueda hacerse cargo del enjuiciamiento de catástrofes ambientales. Ninguna de las empresas implicadas está afectada por ello, y únicamente una persona representando a las instituciones hará frente a todas las responsabilidades de ámbito estatal.
- **La ausencia de una valoración global sobre el alcance de los impactos permite que no sean considerados con la importancia necesaria y, por lo tanto, que no se tomen las medidas adecuadas para evitarlos.** Se desconoce el alcance de los impactos porque en todo este tiempo no se ha elaborado ningún estudio integral de la caracterización, evaluación y cuantificación de todos los impactos de la marea negra del *Prestige*.
- **El petróleo desde su extracción, transporte, y consumo, genera irreparables e inevitables y permanentes impactos ambientales,** y su utilidad en el sistema energético puede ser sustituida por otras alternativas.

## Demandas

---

Tal y como comenzaba este informe mirando al futuro, Greenpeace propone medidas concretas que eviten otro *Prestige*.

### **Greenpeace reclama el abandono del uso del petróleo**

**proponiendo alternativas:** un sistema energético basado en inteligencia, eficiencia y renovables 100%. Esta propuesta -Energía 3.0- muestra cómo satisfacer exclusivamente con renovables todas las necesidades de energía en todos los sectores (transporte, edificación, industria, etc), y cómo hacerlo de forma más fácil, rápida, sostenible y asequible gracias a la eficiencia energética y a la inteligencia. Energía 3.0 demuestra que además de ser técnicamente viable, resulta mucho más favorable desde el punto de vista técnico, económico y ambiental.

**Greenpeace reclama una modificación en el régimen de responsabilidad en el transporte marítimo.** Esta responsabilidad debe ser ilimitada a lo largo de toda la cadena de transporte, incluyendo a los dueños de la carga. Así como la modificación en la normativa para asegurar que los Estados de pabellón cumplan estrictamente las normativas y aquellos países que incumplen impunemente la legislación sean sancionados.

**Greenpeace propone la creación de un cuerpo de peritos forenses ambientales** que con carácter nacional puedan auxiliar en estas materias tan complejas como las catástrofes ambientales a los Tribunales de Justicia. Porque para poder exigir responsabilidades hay que demostrarlas y esto se hace basándose en pruebas periciales que son fundamentales, no solo para determinar la responsabilidad penal sino también para fijar la responsabilidad civil. Y por ello es fundamental que el peritaje pueda ser llevado a cabo por un cuerpo especializado.

Y, finalmente, **Greenpeace pide que ni las personas ni los ecosistemas afectados por los múltiples impactos de la marea negra del Prestige, sean olvidados y reciban el apoyo de la sociedad y de las instituciones.**

## Referencias

- 1 *Crónica de una marea negra*, diciembre de 2002. Greenpeace España. <http://www.greenpeace.org/espana/Global/espana/report/other/prestige-cr-nica-de-una-marea.pdf>
- 2 *La injusticia del Prestige*, octubre de 2012. Greenpeace España. <http://www.greenpeace.org/espana/es/reports/La-injusticia-del-Prestige/>
- 3 Síntesis de la legislación de la UE, [http://europa.eu/legislation\\_summaries/transport/waterborne\\_transport/124230\\_es.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/124230_es.htm) Entre tales medidas se incluyen: la modificación de la Directiva 95/21 sobre Port State Control (PSC), con el objetivo de incrementar y mejorar las inspecciones de los buques, en especial de los petroleros; la modificación de la Directiva 94/57 sobre Sociedades de Clasificación reconocidas en el ámbito comunitario, con el fin de endurecer los requisitos para su reconocimiento y realizar un seguimiento del cumplimiento de sus obligaciones; la propuesta de Reglamento sobre aceleración de la entrada en vigor de la obligatoriedad del doble casco para buques tanque que escalen en puertos de la UE, al modo de lo que ya había hecho Estados Unidos en su legislación interna a raíz del accidente del *Exxon Valdez*; el establecimiento de un sistema de información y control sobre tráfico marítimo; la instauración de un fondo de compensación de daños por contaminación por hidrocarburos complementario del Internacional y la creación de la Agencia Europea de Seguridad Marítima.
- 4 Datos obtenidos de la página web oficial de la Unión Europea, [http://europa.eu/scadplus/info\\_scad\\_es.htm](http://europa.eu/scadplus/info_scad_es.htm).
- 5 Según la Convención de las Naciones Unidas sobre la Ley del Mar (CONVEMAR) corresponde al Estado que abandera a un barco (estado de pabellón) garantizar que este cumple con todos los requisitos -ya sean de seguridad, medioambientales o laborales- así como su control efectivo. La industria prefiere en muchas ocasiones abanderar sus barcos en países que no ejercen este control, lo que les garantiza libertad para minimizar sus costes. Estas son las llamadas "banderas de conveniencia".
- 6 El *Prestige* tenía bandera de Bahamas, propietario griego (Universe Maritime Ltd.), armador liberiano (Mare Shipping Inc.) y fletador suizo (Crown Resource). La aseguradora era London Steamship Owners Insurance.
- 7 26 de noviembre de 2002. Greenpeace solicita a los presidentes de Francia y España, reunidos en la cumbre franco-española, que impulsen en el marco de la Unión Europea la creación de un nuevo régimen de responsabilidad en los accidentes marítimos como el del *Prestige*. <http://webs.greenpeace.es/archivo/costasPrestig/C-comunicados3.htm>
- 8 En el Anexo II del documento *La injusticia del Prestige*, octubre de 2012, Greenpeace España, se detallan estas medidas.
- 9 Fondos Internacionales de Indemnización de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos (FIDAC). El régimen internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, septiembre de 2012. Consultado el 1 de octubre de 2012. <http://sp.iopcfund.org/npdf/genS.pdf>
- 10 Gustavo Catalán Deus y Rafael José Álvarez. "El Gobierno alejó el *Prestige* sin seguir las instrucciones de su propio informe de accidentes". *El Mundo*, 22/12/2012. <http://www.elmundo.es/elmundo/2002/12/22/ciencia/1040539320.html>
- 11 Decreto 155/2012, de 5 de julio, por el que se regula la estructura y organización del Plan territorial de contingencias por contaminación marina accidental de la Comunidad Autónoma de Galicia. [http://www.xunta.es/dog/Publicados/2012/20120718/AnuncioC3C1-130712-0002\\_es.html](http://www.xunta.es/dog/Publicados/2012/20120718/AnuncioC3C1-130712-0002_es.html)
- 12 <http://www.puertos.es/content/puerto-de-tragove>
- 13 Algunos ejemplos. *Las soluciones existen: en defensa de los ecosistemas costeros afectados por el Prestige*, declaración conjunta de Greenpeace y miembros de las tres universidades gallegas sobre el alcance del accidente del *Prestige*, el 12/12/02 en <http://noticias.universia.es/ciencia-nntt/noticia/2002/12/12/622150/greenpeace-96-cientificos-gallegos-evaluan-consecuencias-prestige.html>; Investigadores españoles de ciencias de la Tierra y la marea negra (Pablo Serret, Xosé Antón ÁlvarezSalgado, Antonio Bode, y otros 419 científicos de 32 universidades y 6 instituciones de investigación), *Revista Science* 299, disponible en <http://webs.uvigo.es/c04/webc04/prestige/prestige/cartascience.pdf>; Manifiesto de los Grupos de Investigación en Geología Marina, Oceanografía Física y Ecología Marina de la Universidad de Vigo (disponible en <http://webs.uvigo.es/c04/webc04/prestige/Manifiesto.htm>); Manifiesto de la Asamblea del Personal del Instituto de Investigaciones Marinas (CSIC) en relación al asunto *Prestige*, aprobado por mayoría absoluta el día 11 de diciembre de 2002 (disponible en [http://www.iim.csic.es/~prestige/Comunicado\\_definitivo\\_11\\_dec\\_02.pdf](http://www.iim.csic.es/~prestige/Comunicado_definitivo_11_dec_02.pdf)); Escrito de repulsa do Departamento de Ecoloxía e Bioloxía Animal da Universidade de Vigo ó veto do Partido Popular á comparecencia do Dr. Serret no Congreso dos Diputados".
- 14 *El Mundo*, <http://www.elmundo.es/papel/2002/12/11/>
- 15 Losada, S. García, R. "Aegean Sea ¿Para cuándo otra vez?", *Le Monde Diplomatique*. Noviembre de 1993.
- 16 <http://www.greenpeace.org/espana/es/Trabajamos-en/Frenar-el-cambio-climatico/>
- 17 Greenpeace. *Deepwater Horizon: one year on*. Abril de 2011. Disponible en <http://www.greenpeace.org/usa/Global/usa/planet3/publications/gwe/deepwater-horizon-one-yearlater.pdf>
- 18 <http://www.savethearctic.org/>
- 19 Luaces, Antón. "Golpe a las reservas gallegas". *La Opinión de A Coruña*, 2 de agosto de 2012. <http://www.laopinioncoruna.es/mar/2012/08/02/golpe-reservas-gallegas/633058.html>
- 20 Informe técnico del CSIC, *Prestige nº 1: caracterización del vertido y evolución preliminar en el medio* <http://csicprestige.iim.csic.es/desarro/informcsic/1/index.htm>
- 21 Aguilera F, Méndez J, Pásaro E, Laffon B. "Review on the effects of exposure to spilled oils on human health". *J Appl Toxicol*. Mayo de 2010, 30(4):291-301.
- 22 Carrasco J, Lope V, Pérez-Gómez B, Aragonés N, Suárez B, López-Abente G, Rodríguez-Artalejo F, Pollan M. 2006. "Association between health information, use of protective devices and occurrence of acute health problems in the *Prestige* oil spill clean-up in Asturias and Cantabria (Spain): a crosssectional study". *BMC Public Health* 6: 1-9. Suárez B, Lope V, Perez-Gomez B, Aragonés N, Rodríguez-Artalejo F, Marqués F, Guzmán A, Vitoria L J, Carrasco J M, Martín-Moreno J M, López-Abente G, Pollan M. 2005. "Acute health problems among subjects involved in the cleanup operation following the *Prestige* oil spill in Asturias and Cantabria (Spain)". *Environ. Res.* 99: 413-424. Zock JP, Rodríguez-Trigo G, Pozo-Rodríguez F, Barbera JA, Bousou L, Torralba Y, Anto JM, Gómez FP, Fuster C, Vereá HS, SEPAR-*Prestige* Study Group. 2007. "Prolonged respiratory symptoms in clean-up workers of the *Prestige* oil spill". *Am. J. Resp. Crit. Care* 176: 610-616. Zock JP, Rodríguez-Trigo G, Rodríguez-Rodríguez E, Espinosa A, Pozo-Rodríguez F, Gómez F, Fuster C, Castaño - Vinyals G, Antó JM, Barberà JA. "Persistent respiratory symptoms in clean-up workers 5 years after the *Prestige* oil spill". *Occup Environ Med*. Julio de 2012;69(7):508-13. Epub 2012 Apr 26. <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/22539655#>

- 23 Laffon B, Fraga-Iriso R, Pérez-Cadahía B, Méndez J. 2006. "Genotoxicity associated to exposure to *Prestige* oil during utopsies and cleaning of oil-contaminated birds". *Food Chem. Toxicol.* 44: 1714–1723.
- Pérez-Cadahía B, Laffon B, Pásaro E, Méndez J. 2006. "Genetic damage induced by accidental environmental pollutants". *The Scientific World Journal* 6: 1221–1237.
- Pérez-Cadahía B, Lafuente A, Cabaleiro T, Pásaro E, Méndez J, Laffon B. 2007. "Initial study on the effects of *Prestige* oil on human health". *Environ. Int.* 33: 176–185.
- Pérez-Cadahía B, Méndez J, Pásaro E, Lafuente A, Cabaleiro T, Laffon B. 2008a. "Biomonitoring of human exposure to *Prestige* oil: effects on DNA and endocrine parameters". *Environ. Health Insights* 2: 83–92.
- Pérez-Cadahía B, Laffon B, Porta M, Lafuente A, Cabaleiro T, López T, Caride A, Pumarega J, Romero A, Pásaro E, Méndez J. 2008b. Relationship between blood concentrations of heavy metals and cytogenetic and endocrine parameters among subjects involved in cleaning coastal areas affected by the '*Prestige*' tanker oil spill. *Chemosphere* 71: 447–455.
- Pérez-Cadahía B, Laffon B, Valdíglesias V, Pásaro E, Méndez J. 2008c. "Cytogenetic effects induced by *Prestige* oil on human populations: The role of polymorphisms in genes involved in metabolism and DNA repair". *Mutat. Res.* 653: 117–123.
- 24 Cadena Ser (15/10/2012). "El daño en el ADN de los voluntarios del *Prestige* desaparece tras 7 años". [http://www.cadenaser.com/sociedad/articulo/dano-adn-voluntarios-prestige-desapareceanos/csrcsrpor/20121015csrcrsoc\\_1/Tes](http://www.cadenaser.com/sociedad/articulo/dano-adn-voluntarios-prestige-desapareceanos/csrcsrpor/20121015csrcrsoc_1/Tes)
- 25 EUROPARC España (2008). *Anuario EUROPARC- España del estado de los espacios naturales protegidos 2007*. Ed. Fundación Fernando González -Bernáldez, Madrid. 224 páginas.
- 26 *El País* (13/12/2002). "Matas eleva a 58 millones el coste de limpiar las playas contaminadas". [http://elpais.com/diario/2002/12/13/espaa/1039734018\\_850215.html](http://elpais.com/diario/2002/12/13/espaa/1039734018_850215.html)
- 27 Instituto Español de Oceanografía. *La pesquería litoral gallega: situación previa al vertido del Prestige*. [http://www.ieo.es/prestige/situacion\\_previa.html](http://www.ieo.es/prestige/situacion_previa.html)
- 28 *El Mundo* (13/11/2010). "Las 7 vidas del mar gallego". <http://www.elmundo.es/elmundo/2010/11/12/galicia/1289599148.html>
- 29 Instituto Español de Oceanografía (2003). Informe nº 01. Contenido de hidrocarburos en la columna de agua en la plataforma de Galicia en diciembre de 2002. Campaña oceanográfica "Prestige - Contaminación 1202". Instituto Español de Oceanografía. <http://www.ieo.es/prestige/pdfs/Informe%20IEO%2001.pdf>
- 30 Ecologistas en Acción, FEG y Verdegaia (2007). *La catástrofe del Prestige cinco años después*. [http://www.google.es/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&ved=0CCQFJAA&url=http%3A%2F%2Fwww.ecologistasenaccion.org%2FIMG%2Fpdf\\_Prestige\\_5\\_anos.pdf&ei=5cliUOWJUNMrBhAeRwYcGcCQ&usq=AFQjCNGzl\\_0J9JYGUGpCh7y8YZWN4EcWug](http://www.google.es/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&ved=0CCQFJAA&url=http%3A%2F%2Fwww.ecologistasenaccion.org%2FIMG%2Fpdf_Prestige_5_anos.pdf&ei=5cliUOWJUNMrBhAeRwYcGcCQ&usq=AFQjCNGzl_0J9JYGUGpCh7y8YZWN4EcWug)
- 31 Los gallos son peces planos pertenecientes al orden de los Pleuronectiformes que viven acostados sobre fondos arenosos.
- 32 Fernández-Tajes J, Rábade T, Laffon B y J. Méndez. (2011). "Monitoring follow up of two areas affected by the *Prestige* oil four years after the spillage". *J Toxicol Environ Health A.* 2011;74(15-16):1067-75.
- 33 Freire, J., Fernandez, L., González- Gurriarán, E. y R. Muiño. "Impacto ambiental de la marea negra del *Prestige*: efectos sobre los ecosistemas marinos y los recursos pesqueros. Papel de la comunidad científica en la respuesta a la crisis". Universidad da Coruña.
- 34 Mora Bermudez, J., García Gallego, M.A., Lastra Valdoro, M. y A. Sánchez Mata (2003). "Efecto de vertidos de hidrocarburos sobre fondos blandos: intermareales y submareales". *El Impacto del Prestige. Análisis y Evaluación de los daños causados por el accidente del Prestige y dispositivos para la regeneración medioambiental y recuperación económica de Galicia*. Instituto Económico de Galicia y Fundación Pedro Barrié de la Maza.
- 35 *El Mundo* (18/11/2005). "Navidades con poco pulpo (gallego)". <http://www.elmundo.es/elmundo/2005/11/18/ciencia/1132337433.html>
- 36 García L., Viada C., Moreno-Opo R., Carboneras C., Alcalde A. y F. González. (2003). *Impacto de la marea negra del Prestige sobre las aves marinas*. SEO/BirdLife, Madrid.
- 37 Domínguez Conde, J. (2003). "Avifauna del litoral gallego: caracterización, impacto inicial de la marea negra y perspectivas futuras". *El Impacto del Prestige. Análisis y Evaluación de los daños causados por el accidente del Prestige y dispositivos para la regeneración medioambiental y recuperación económica de Galicia*. Instituto Económico de Galicia y Fundación Pedro Barrié de la Maza.
- 38 Sociedade Galega de Ornitología (2005). *El impacto del Prestige sobre las aves marinas de Galicia, tres años después*. [www.sgosgo.org](http://www.sgosgo.org)
- 39 Urgorri, V. García Álvarez, O. y F.J. Cristobo Rodríguez (2003). "El *Prestige* en los fondos profundos de Galicia". *El Impacto del Prestige. Análisis y Evaluación de los daños causados por el accidente del Prestige y dispositivos para la regeneración medioambiental y recuperación económica de Galicia*. Instituto Económico de Galicia y Fundación Pedro Barrié de la Maza.
- 40 Sociedade Galega de Ornitología (2005). *El impacto del Prestige sobre las aves marinas de Galicia, tres años después*. [www.sgosgo.org](http://www.sgosgo.org)
- 41 La fuente de los datos energéticos de este capítulo, mientras no se indique lo contrario, es BP Statistical Review of World Energy June 2012.
- 42 Aunque la energía hidráulica es todavía la renovable más generalizada, su gran variabilidad interanual dificulta las comparaciones, por lo que es más significativo extraer los datos del resto de las renovables por separado.
- 43 [http://www.energyblueprint.info/fileadmin/media/documents/energy\\_revolution.pdf](http://www.energyblueprint.info/fileadmin/media/documents/energy_revolution.pdf)
- 44 *[R]evolución Energética 2012*, Greenpeace Internacional. <http://www.greenpeace.org/espana/es/reports/-Revolucion-Energetica-2012/>
- 45 *Energía 3.0*. Septiembre de 2011. Greenpeace España. <http://www.greenpeace.org/espana/es/Trabajamos-en/Frenar-el-cambio-climatico/Revolucion-Energetica/>

# GREENPEACE

Este informe ha sido producido gracias a las aportaciones económicas de los socios de Greenpeace.

Greenpeace es una organización independiente política y económicamente que no recibe subvenciones de empresas, gobiernos o partidos políticos.

Hazte socio en [greenpeace.es](https://www.greenpeace.es)

**Greenpeace España**  
San Bernardo 107  
28015 Madrid  
T. 91 444 14 00  
[info@greenpeace.es](mailto:info@greenpeace.es)

[greenpeace.es](https://www.greenpeace.es)