

# Prestige, un desastre no gens llunyà

El desastre  
del Prestige  
ha posat en evidència  
la perillositat  
i la inseguretats  
del transport  
d'hidrocarburs per mar.  
Els Països Catalans  
són situats en una de  
les rutes mediterrànies  
d'aquestes perilloses  
mercaderies,  
paral·lela a tot el litoral.  
Tanmateix,  
sobre aquest perill  
les administracions  
municipals  
i autonòmiques  
no tenen cap control.

**D**es del 13 de novembre s'ha desencadenat a les costes de Galícia una corrua de despropòsits que han provocat un desastre ecològic de dimensions incalculables. Les imatges d'impotència i ràbia de la gent a les costes gallegues, netejant amb les pròpies mans i fins a l'esgotament el residu llefiscós abocat pel Prestige contrastava amb la impassibilitat amb què els ministres del Govern espanyol s'espolsaven les responsabilitats de l'agreuament del desastre. Els efectes d'un vessament d'aquesta magnitud sobre l'ecosistema, i com a conseqüència, els efectes també socials i econòmics, romandran durant anys sobre la zona, encara que ja no es vegi la marea negra. I és que els elements tòxics continuaran afectant la vida marina durant molts anys.

La incapacitat de l'executiu de José María Aznar per gestionar aquest desastre ecològic, social i econòmic ha aixecat una veritable marea de crítiques.

#### **Les dures crítiques dels científics.**

Tot i que el rebuig a l'actitud del Govern espanyol davant d'aquest desastre ha provingut de molts sectors, potser les crítiques més demolidores han arribat des de la comunitat científica. Així, la setmana passada, l'Institut d'Investigacions Marines de Vigo (pertanyent al CSIC, organisme científic que depèn del Ministeri de Ciència i Tecnologia), en un manifest aprovat per majoria absoluta en un ple extraordinari, exigia "la dimissió en ple dels representants polítics actuals dels governs autonòmic i central, així com de la nostra institució, el Consell Superior d'Investigacions Científiques".

Aquest grup de científics argumenta que "les decisions, adoptades pel Govern central i executades des de la Delegació a Galícia pel que fa al vaixell, són determinants en aquesta catàstrofe. D'entre tots els escenaris possibles s'ha optat clarament pel pitjor". El text de protesta també critica la manipulació informativa dels mitjans "afins al Govern", com TVE, Antena 3 TV i TVG; la descoordinació entre l'executiu espanyol i el galleg; com també el menyspreu a l'opinió dels professionals tècnics i dels científics.

Les nombroses i duríssimes crítiques han deixat el descobert la vulnerabilitat de les costes de la península davant del tràfic marítim de substàncies perilloses. En realitat, aquest tipus de transport representa un dels perills més greus i catastròfics per als ecosistemes marins; uns perills que es multipliquen amb la deixadesa, en matèria de seguretat, del mateix estat espanyol, i amb una legislació internacional que no té en compte pràcticament cap sistema eficaç de sanció contra les negligències.

De fet, Galícia ja ha viscut altres desgràcies semblants, però potser no com aquesta, i és que es troba situada en un dels corredors marítims de més tràfic d'Europa. A més, per la climatologia de la regió i la seva orografia traça una costa perillosa per a la navegació; no en va la zona es coneix com a la Costa da Morte. Malgrat això, l'excepcionalitat del litoral galleg no el converteixen, ni de bon tros, en l'únic candidat de la península Ibèrica a patir desastres d'aquesta magnitud.

El Mediterrani és, sens dubte, un altre dels canals importants de tràfic marítim.



El Prestige, partit en dos, s'enfonsa prop de les costes de Galícia. El vessament de fueloil des de l'interior del vaixell ja amenaça des de les costes de Portugal fins a les de l'estat francès. Fa més d'un mes, i el mal no s'atura. Podria expulsar líquid contaminant fins l'any 2006.

I la incapacitat reiterada de l'estat per gestionar la seguretat del sector del transport dels hidrocarburs deixa en evidència, clarament, el perill potencial que pateix el litoral dels Països Catalans.

**Un desastre permanent al Mediterrani.** Les costes catalanes formen part d'un dels corredors marítims de transport d'hidrocarburs més importants del Mediterrani, el que va de Gibraltar a Marsella. Aquesta és, per tant, una àrea de risc, que a més té una intensa activitat marítima amb ports com els de Barcelona, València, Palma, Castelló o Tarragona, aquest darrer molt pròxim a una zona d'important pressió de la indústria petroquímica. Per constatar-ho, només cal dir que durant l'any 2001 hi va haver, només al port de Tarragona, un tràfic de 800 petroliers.

L'any 1996 la Comissió Europea va encarregar un estudi sobre la contaminació marina a diversos experts d'universitats i centres de recerca, entre els quals hi havia el professor de física aplicada de la Universitat Politècnica de Catalunya José Manuel Redondo.

Els científics van fer un seguiment via satèl·lit de la presència de taques de petroli o derivats d'aquesta substància als mars Mediterrani, Bàltic i al mar del Nord. D'entre totes les que es van analitzar, l'estudi situava la costa dels Països Catalans com la més contaminada pels vessaments incontrolats dels vaixells petrolers. A més, els mateixos experts adverteixen que "el tràfic marítim a l'àrea esdevindrà molt més intensiu en el futur, a mesura que els dos grans pols econòmics, Barcelona i Marsella, vagin desenvolupant les seves activitats i necessitats d'intercanvi amb altres ports d'arreu del món". Així doncs, amb aquest increment d'activitat previst, augmentaran també els problemes de seguretat del tràfic marítim de mercaderies perilloses.

L'aigua del mar és utilitzada pels petroliers, mitjançant sistemes de bombeig, per estabilitzar els carregaments i equilibrar les embarcacions. Al mateix temps, però, també s'utilitza per netejar els tancs. Aquesta aigua, un cop utilitzada, s'hauria de descarregar en dipòsits especials als ports, però la falta d'aquest tipus d'instal·lacions i el cost

de l'operació de descàrrega d'aquestes aigües contaminades fa que la majoria de vaixells les aboquin al mar. Aquests abocaments, del tot il·legals, són molt freqüents a les costes catalanes.

Així ens trobem que, per exemple, a les aigües del golf de Lleó –sota jurisdicció de l'estat francès– es detecta una quantitat de taques de contaminació marina que és tres vegades inferior, a 20 quilòmetres de la costa, i set, a 50 quilòmetres, que a les aigües catalanes –sota jurisdicció de l'estat espanyol–. Els experts consideren que aquesta diferència és, en gran part, pels serveis de vigilància aèria francesos, dotats amb radars, que es converteixen en un element de dissuasió per a molts vaixells. Aquestes mesures no existeixen en aigües jurisdiccionals espanyoles.

D'aquesta manera, la contaminació que generen els petroliers que circulen per les aigües dels Països Catalans, en la ruta entre Gibraltar i Marsella representa una quantitat equivalent a cinc vegades l'abocament produït pel naufragi del petrolier Erika, que va vessar 7.000 tones de cru l'any 1999 a les costes bretones.



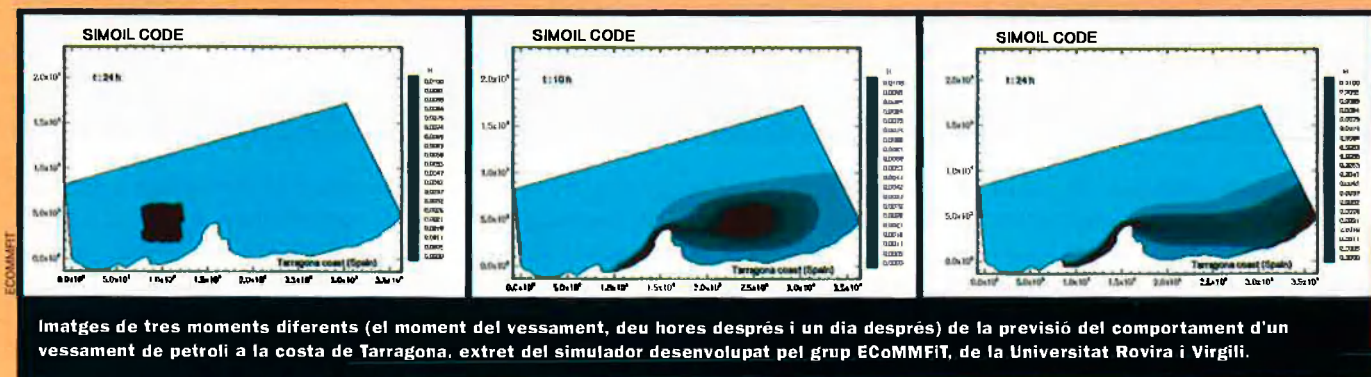
## L'estupidesa administrativa

L'any 1999 la Conselleria d'Interior del Govern Balear va encarregar a experts de la universitat, dirigits pel doctor José Ramón Bergueiro, un programa d'actuació i investigació, amb l'objectiu de minimitzar els impactes dels vessaments massius al mar d'hidrocarburs. El pla de contingència recull les rutes dels petroliers que passen per les illes, així com les zones amb més riscos. L'extens estudi també analitza tots els paràmetres d'un possible accident, com ara les condicions meteorològiques (temperatura, vent o corrents marins), el tipus d'impacte, l'àrea on s'ha produït i la geografia específica o el tipus de vessament al mar i el grau de dissolució. Mitjançant una simulació per ordinador, els científics de la

UIB miren de preveure les conseqüències possibles d'un accident.

Precisament, la Conselleria d'Interior del Govern Balear va oferir aquest simulador a la Conselleria de Ramaderia i Pesca de la Xunta de Galícia quan es va enfonsar el Prestige. La resposta de l'ofertament arribà la setmana passada, amb un fax al Govern de les Illes en el qual s'anunciava que "en prenen nota" i que trametrien l'oferta a les "instàncies pertinents". Per arrodonir el disbarat, proves fetes pels responsables del programa de simulació van preveure el lloc i el moment de les primeres marees negres del Prestige, abans que arribessin a la costa gallega, i van observar l'evolució de les taques cap a la resta del litoral cantàbric.

Altres universitats també han desenvolupat simuladors semblants. Investigadors del grup de recerca ECoMMFIT, de la Universitat Rovira i Virgili, de Tarragona, fa dotze anys que fan estudis computacionals de l'evolució de vessaments de petroli al mar. Aquesta tasca va donar com a fruit el simulador SIMOIL, desenvolupat pels professors F. X. Grau i Ildefonso Cuesta, que pot ajudar en el disseny dels protocols d'emergència en el cas d'un hipotètic accident a la costa de Tarragona. En aquest cas, però, fins després de l'accident del Prestige, cap empresa del sector ni institució pública no havia mostrat mai gens d'interès pel projecte d'aquest departament de la URV. *E. R.*



### Administracions lligades de mans.

Davant d'aquesta realitat, però, les administracions de Catalunya, el País Valencià i les Illes pràcticament no tenen cap marge de maniobra. Totes les competències relacionades amb la prevenció o les possibles accions per minimitzar els afectes de desastres semblants al del Prestige són en mans de l'administració espanyola. De fet, els governs autonòmics només tenen competències en matèria de protecció civil. Per això, arran del desastre de Galícia, que ja esquitxa Portugal i arriba fins a França, han començat a sentir-se veus que reclamen el traspàs de competències relacionades amb la seguretat marítima. Així, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques (PTOP) de la Generalitat de Catalunya, Felip Puig, va recla-

mar la transferència de "totes les facultats executives que es desenvolupen des de les capitania marítimes com a òrgans territorials de l'administració general de l'estat". És a dir, unes competències que afecten decisions com les autoritzacions d'entrada i sortida de vaixells en aigües i ports catalans, o com els criteris de maniobrabilitat dels bucs amb mercaderies perilloses en condicions excepcionals o en la supervisió de la inspecció tècnica d'aquests vaixells.

El Govern català també ha encarregat als departaments de Justícia i Interior i al PTO que, més enllà del marc competencial —que és gairebé nul—, desenvolupin un pla de salvament marítim i d'actuació davant de possibles contaminacions de les aigües marines i continentals de Catalunya.

Cal destacar, però, que el Govern Balear encara té els deures més avançats, ja que al 1999 ja va encarregar un ampli estudi —que va dirigir el catedràtic de química industrial de la Universitat de les Illes Balears José Ramón Bergueiro— que servís de base per a la detecció i actuació davant la contaminació d'hidrocarburs (vegeu el requadre).

**De la Costa da Morte al mar Mediterrani.** Com a Galícia, un desastre d'aquesta magnitud, al Mediterrani, seria inquantificable en tots els aspectes. Però les característiques d'aquest mar introdueixen unes conseqüències lleugerament diferents. El professor d'ecologia de la Universitat Autònoma de Barcelona Joandomènec Ros explica, per exemple, que la temperatura és més





A l'esquerra, primer pla del fueloil llefiscós vessat pel Prestige. A la dreta, una platja del litoral mediterrani. Als Països Catalans, un desastre de la magnitud que ha patit Galícia provocaria un greu impacte sobre un sector econòmic tan important com el turístic.

alta que al Cantàbric i que, per tant, afavoreix la degradació de determinades partícules contaminants. El fet que no existeixin marees també afavoriria, en el cas d'un accident com el del Prestige, les tasques de neteja, ja que les taques d'hidrocarburs de la superfície de l'aigua no empastifarien tant les costes.

En contra, però, segons aquest expert, un element clau al Mediterrani podria ser el fet que els corrents i els onatges són més baixos que al Cantàbric, la qual cosa dificultaria la dissolució de les grans taques. Així mateix, també hi juga en contra el fet que el Mediterrani té una capacitat de producció de matèria orgànica inferior a la del Cantàbric, i una biodiversitat més alta. Aquesta combinació fa que moltes espècies tinguin molta menys capacitat de superar un impacte ambiental tan fort. Per tant, en un cas com el del naufragi del Prestige, l'impacte sobre la biodiversitat de la conca mediterrània seria molt més greu.

Així mateix, també variarien els efectes socials i econòmics. Si a Galícia les conseqüències més devastadors han estat sobre el sector pesquer, un dels més importants de l'economia local –i base de la subsistència de moltes famílies–, l'impacte més important que tindria a qualsevol punt dels Països Catalans seria sobre el sector turístic, element clau en l'economia de tot el territori.

Els Països Catalans, doncs, se situen en una zona de risc greu per l'alt tràfic

marítim que abraça gran part de la ribera sud d'Europa. Però en canvi, la gestió d'aquest perill real resta fora de l'abast de les administracions locals i regionals, que no tenen cap mena de veu ni vot en la gestió d'unes com-

petències en mans de l'administració espanyola i de les quals pot dependre, en gran part, el futur ambiental i econòmic de la zona.

*Enric Rimbau*

# SALA *el* HORTA

## III EDICIÓ DEL NADAL DELS XIQUETS

### UN CONCERT SOLIDARI

**A cada xiquet, un joguet!**

**DIUMENGE 22 DE DESEMBRE A LES 18:00 h**



Director:  
D. Manuel Baixauli Ferrer



Director:  
D. Ricardo Baixauli Ferrer



Director:  
D. Miguel Peris Martines

**EL PREU DE L'ENTRADA ÉS UN JOGUET NOU O EN BON ESTAT.  
DESTINATARIS: XIQUETS DESFAVORITS**

**C'OL.LABOREN:**

Associacions de veïns de Castellar-Oliveral, Fal·la de l'Oliveral, Juniors Fray Escoba, Caritas parroquials i la Pedania de Castellar-Oliveral

