

**Fernando
González Laxe**

Director del Instituto
Universitario de Estudios
Marítimos.
Ex Presidente da Xunta
de Galicia.

Las lecciones del *Prestige*: efectos e impactos

La catástrofe del petrolero *Prestige* ha puesto de manifiesto que las Administraciones Públicas españolas carecen de criterios preventivos, de medios y de guías que señalen los planes de actuación para enfrentarse a situaciones de emergencia como la sucedida. Sobre todo, parece imposible que no se haya aprendido nada de anteriores desastres y que no se tenga una legislación rigurosa que determine las condiciones que deben cumplir los barcos que transportan mercancías peligrosas susceptibles de producir catástrofes medioambientales.

Las primeras palabras que pronunció el experto internacional al llegar a Galicia para prestar su asesoramiento a las autoridades con motivo de la catástrofe del *Prestige* fueron “de verdad, ustedes, no han aprendido nada en los últimos diez años”. Este sentimiento subraya la carencia de sensibilidad ante los problemas y los peligros potenciales que existen en el Finisterre Atlántico y muestran la falta de criterios ante la constatación de accidentes marítimos.

Varias son las sensaciones que los gallegos hemos experimentado estos días. La primera de ellas es que las Administraciones Públicas no utilizan criterios preventivos ni disponen de mecanismos y guías que nos señalen los planes de actuación. Es decir, las lecciones de la historia no fueron aprendidas ni tenidas en consideración ante nuevas y repetidas experiencias. Por tanto, la ausencia de *vademecum* a la hora de actuar se ha visto reflejado en la falta de criterios por parte de las autoridades.

Una segunda nota reveladora es la carencia de medios, de técnicas y de técnicos para actuar. Los gallegos nos hemos visto sorprendidos con la abundancia de dispositivos, equipamientos, utensilios y personal especializado que existen en la Europa comunitaria y en otras latitudes, mientras que en nuestro país o

bien escasean dichos materiales, o bien están ubicados en zonas de menor riesgo potencial de accidentes. La consecuencia es la tardía incorporación a las tareas de prevención, anticipación y actuación; y la lentitud en el inicio de las operaciones, observando una dependencia foránea a la hora de intervenir con material adecuado.

Las autoridades responsables de dirigir la crisis del “Prestige” han actuado de forma insensible, ocultando información y sin la celeridad que requería la respuesta.

Una tercera nota es la distinta capacidad de actuación en relación a otras catástrofes. Los franceses con el ejemplo del *Erika* reaccionaron con prontitud; reclamaron amplitud de medios materiales y solicitaron altas compensaciones financieras; e inmediatamente se procuraron respuestas para corregir los niveles de comportamiento de los agentes económicos. Como ya tenían la experiencia del *Amocco Cadix*, poseían medios y técnicas para actuar. En Galicia, a pesar de las experiencias anteriores, no se dispusieron de elementos para atenuar y enfrentarse a los proble-

► mas; incluso, se trató de esquivar la ausencia de dispositivos actuando con la menor celeridad posible.

Así las cosas, entre las principales consideraciones sobre las actuaciones derivadas del accidente del buque *Prestige* tendríamos las siguientes:

1. Gestión de la crisis. Mal enfocada, escasa coordinación, ausencia de planes concretos y específicos. Criterios poco firmes que, en consecuencia, transmiten debilidad y escaso convencimiento. Trataron de minimizar los efectos de la catástrofe. Estos son los elementos más repetidos hasta la fecha. Los gallegos hemos observado la escasa diligencia y la débil argumentación de las autoridades responsables de dirigir la crisis.
2. Capacidad de respuestas. Asimismo caótica, sin guías de actuación. Tratando de amordazar las informaciones. Solo se buscaba el respaldo político y eliminar los grupos "constestarios". Se actuó pensando sobre las consecuencias del "instante", más que en los efectos sobre el corto y medio plazo.
3. No hubo mecanismos de coordinación. Las lecciones de la historia nos han permitido conocer como se debe actuar de manera coordinada. Pero en este caso, no hubo "plan", ni directrices. Cada uno iba con su mejor voluntad e imaginación. Cada colectivo, cada profesional afectado, cada agrupación de voluntarios, etc. actuaba con intensidad y esfuerzo emocional, pero sin guión y sin coordinación con la dirección de las operaciones.
4. Ausencia de información. Nada se informa, nada se transmite. La sociedad globalizada nos permitió seguir, a partir de institutos y centros franceses y portugueses, las secuencias de la catástrofe, el seguimiento y las simulaciones de modelos de predicción para conocer y evaluar las posibles consecuencias.
5. No todas las instituciones públicas se han sumado



La catástrofe del "Prestige" tendrá graves repercusiones económicas y comerciales.

a los esfuerzos de ayudar y colaborar. Y algunas lo han hecho con un evidente retraso y con escasa intensidad. Daba la impresión que había dos Galicia, la que aceptaba con resignación las catástrofes y apenas se movilizaba; con la otra Galicia, que luchaba a brazo partido para atenuar los riesgos inmediatos de las catástrofes. De nuevo, observamos la escasa vertebración de la sociedad gallega y los distintos niveles de compromiso.

Ahora bien, ¿cómo podemos plantear un mecanismo de reacción?. Algunos puntos podrían ser los siguientes:

- a) Poseer un centro especializado en seguridad marítima, con sede en Galicia, para el Atlántico europeo, al objeto de poder realizar labores de seguimiento, prevención y actuación en los ámbitos de la seguridad marítima. Dicho centro deberá contar con medios técnicos suficientes y actualizados, al igual que deberá estudiar, conocer y recomendar aquellas normativas que incrementan la seguridad y sugerir aquellos controles necesarios para evitar los costes medio-ambientales sobre las poblaciones costeras y marítimas.
- b) Tienen que existir planes de emergencia claros, precisos; que sean conocidos y que estén perma- ►

► nentemente actualizados. Disponibles en todas las costas y con los medios necesarios para actuar de manera inmediata. O sea, definir cómo canalizar las acciones de voluntariado y cómo saber las responsabilidades de cada agente y unidad responsable.

- c) La Comisión Europea ha de contemplar, de manera inmediata, normas con requisitos rigurosos en los que se determinen las condiciones que deben cumplir los buques que transportan mercancías peligrosas y con riesgo de producir catástrofes medioambientales. Dichas normativas han de ser aprobadas de inmediato y además deben ir aparejadas con las nuevas posibilidades de control periódico, por parte de un servicio especial que obligue pasar a las embarcaciones por inspecciones intensivas y cuyos resultados han de ser públicos.
- d) Un nuevo dispositivo marítimo de seguridad, los denominados "corredores de paso", tienen que estar más alejado de las costas. Han de contar con vigilancia por satélite y han de ser internacionales para que exista una estrecha vinculación entre países. De esta manera, deben ser conocidos los datos del tráfico y sus previsiones; la información de los buques y sus características; y deben ser transparentes las inspecciones llevadas a cabo.
- e) Deben actualizarse las condiciones de los fletes, los seguros de carga y el pago de indemnizaciones. Una mejora de estas características tratará de evitar situaciones derogatorias, excepcionales y transitorias, tan típicas de la legislación comunitaria e internacional. No deben de existir dichas individualizaciones ni casos excepcionales puesto que los costes y daños que generan afectan a toda una totalidad.
- f) Se debe abandonar el concepto y la máxima, hasta ahora muy frecuentemente aceptado, por el que "el que contamina paga". Y sustituirlo por aquel que afirme "el que contamina es sancionado; tiene la obligación de reparar la situación generada, y dejarla en el punto de partida inicial". De esta manera, enfatizaremos con mayor intensidad la necesidad de penalizar aquellas actuaciones contrarias al correcto funcionamiento y comportamiento de los agentes económicos e institucionales.

Consecuencias de la catástrofe

Aún siendo difícil acometer un análisis que refleje una primera evaluación de los costes y los daños que ocasionó el Prestige varios son los ámbitos en los que se pueden apreciar repercusiones negativas.

1. Repercusiones económicas y comerciales. Son aquellos daños que ha ocasionado el vertido del fuel-oil sobre el perímetro costero. Afecta tanto a las actividades extractivas (moluscos, crustáceos y peces); a las actividades de cultivo (acuicultura, bancos naturales y bateas); empresas de industrialización de productos pesqueros; empresas de distribución y comercialización; como a las ramas productivas y de servicios ligadas, directa e indirectamente, con las actividades pesqueras ya sean hacia atrás –tales como talleres, astilleros, carros varaderos, proveedores, suministradores- como hacia adelante –turismo, restauración, etc. La paralización de estas actividades pesqueras y extractivas suponen, asimismo, un fuerte impacto comercial, en la medida que se pierde en el campo de los mercados y productos competitivos y sustitutos por lo que el quebranto es elevado. La indemnización prevista por la paralización que instrumentaliza el Gobierno es bastante más escasa y reducida que las rentas que en la actualidad está generando el sector pesquero afectado.
2. Repercusiones ecológicas. En este apartado es fácil determinar lo que supone el impacto del vertido y esparcimiento del fuel-oil. Lo que no es tan fácil es proceder a la estimación del tiempo que se calcula para volver a la situación de partida. Es bien cierto que los ecosistemas se alterarán y las especies podrán desplazarse hacia otras latitudes y buscar otros lugares para fijarse. Lo que sabemos es que el recurso pesquero es móvil, fluctuante y dependiente del ecosistema. O sea, se desplaza en función de las condiciones y características de los ecosistemas y, en consecuencia, sus posibilidades de reclutamiento dependen de los mencionados rasgos. En la medida que quedaron afectados los ecosistemas, lógico será que también apreciemos efectos negativos sobre los stocks y, por ende, tar- ►

► daremos un tiempo en recuperar la situación anterior a la catástrofe. En lo que hace referencia a los recursos fijos sobre las rocas y en los yacimientos naturales, el daño todavía es más elevado. La estimación de esa repercusión no está contemplada en el Decreto del Gobierno para proceder a su indemnización.

3. Repercusiones sociales. Los trabajadores en las actividades marítimas y empresas vinculadas, directa e indirectamente,

con aquellas son personas que poseen una cualificación específica que difícilmente se adapta a nuevos oficios. Es más, la población pesquera posee una edad media alta. Y las poblaciones costeras afectadas viven y dependen mayoritariamente del mar. Por tanto, los efectos sociales son de dos tipos: unos sobre el conjunto de los espacios y territorios costeros; y otros sobre las específicas personas que con muchísima dificultad podrán encontrar un empleo sustitutivo, ó esperar a que se reponga el mar, para poder emprender sus actividades profesionales. Por eso, a nadie se le oculta el peligro de desmoronamiento de la pesca artesanal y el marisqueo en algunas áreas de las poblaciones afectadas.

4. Repercusiones de imagen y de calidad de productos. En la medida que esas zonas quedan afectadas

Se necesita un centro especializado, con sede en Galicia, para el Atlántico europeo, que realice labores de seguimiento, prevención y actuación rápida en el ámbito de la seguridad marítima.



Las poblaciones costeras afectadas dependen del mar para subsistir.

de manera grave en lo que concierne a sus connotaciones territoriales, por mor de una constante situación de peligrosidad, los efectos más inmediatos revelan un perjuicio sobre la calidad de los productos y sus denominaciones de origen; una merma ostensible en su capacidad de seducción y de atracción de la zona; y una reducción de los niveles de certidumbre y de seguridad ambiental. En consecuencia, la proyección internacional de la zona requiere de unos esfuerzos de *marketing* territorial intensos que traten de minorar las actuales "desventajosas ventajas comparativas" que acarreo esta catástrofe en aquellos mercados y para aquellas personas que a lo largo de los años ya se habían logrado y alcanzado.

En suma, fue y sigue siendo un error minimizar los efectos de la marea negra; continua siendo un completo desacierto limitarse a atenuar únicamente las consecuencias directas e indirectas de la catástrofe; y resulta incomprensible la falta de sensibilidad y la tardía respuesta de las instituciones sobre Galicia, que es la región más importante de la Unión Europea en materia pesquera. Por tanto, minimizar el coste de la catástrofe a 225 millones de euros no deja de ser un ejercicio lleno de errores y de maldad. ♦