



EL PETROLEO MATA

www.GREENPEACE.es

Noviembre 2002

El 13 de noviembre pasado el buque petrolero *Prestige* sufría un accidente frente a las costas de Galicia, a la altura del Cabo Touriñán. Durante los días siguientes el buque vertería parte de su carga, un combustible pesado conocido como fuel nº 6, en una cantidad que se cifra alrededor de las 20.000 toneladas. Los ecosistemas costeros de Galicia han sufrido 5 accidentes petroleros en los últimos 30 años. Los factores que explican la frecuencia de este tipo de accidentes continúan invariables. Los medios para hacerles frente siguen siendo hoy los mismos que hace 10 años, cuando el petrolero *Agean Sea* encalló en las costas de A Coruña.

LA INDUSTRIA PETROLERA DEBE HACERSE RESPONSABLE

La industria petrolera sigue transportando hidrocarburos de forma insegura con el fin de minimizar costes.

Lejos de tener que hacer frente a los enormes costes medioambientales, sociales y económicos que genera, esta industria sólo tiene que asumir una pequeña parte de los daños que ocasiona. En el caso del buque *Erika*, petrolero francés hundido frente a las costas de Bretaña, los daños fueron valorados en casi 1000 millones de euros. La compañía propietaria del buque sólo tuvo que hacer frente al pago de 13,5 millones.

Por otra parte la contribución de Total-Fina, propietaria del fuel vertido por el *Erika*, al Fondo de Compensación por los daños ocasionados apenas sobrepasaba los 30 millones de euros.

El resto de los costes son trasladados al medio ambiente y al conjunto de la ciudadanía.

Mientras para la industria petrolera siga siendo así de *barato* contaminar, no tendrá ningún incentivo para mejorar la seguridad de los buques que emplea. De la misma forma las aseguradoras tampoco presionarán sobre los propietarios de los buques, ya que los riesgos que éstas cubren están limitados a un nivel excesivamente bajo.

Después del accidente del *Exxon Valdez* en 1989 las autoridades americanas promulgaron el *Oil Pollution Act* por el que todo barco que entra en aguas americanas está obligado a demostrar que tiene una cobertura ilimitada de los daños en caso de accidente.

Greenpeace demanda que los mecanismos actuales sean reemplazados por un mecanismo de responsabilidad ILIMITADA imponiendo al tándem armador-fletador la contratación de un seguro que permita cubrir la TOTALIDAD de los daños en el caso de un accidente.

Estos gastos deben incluir además de los costes sociales, los gastos de restauración de los ecosistemas afectados por el accidente y de la investigación necesaria para hacer un seguimiento adecuado.

EFFECTOS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE: MINIMIZACIÓN DEL ACCIDENTE

El impacto ecológico de un accidente de estas características incluye efectos tanto a corto como a medio y largo plazo. Las investigaciones realizadas tras otros accidentes de estas características muestran que la recuperación de los ecosistemas afectados puede llevar muchos años. Y no debemos olvidar que estos costes ecológicos se traducen de forma directa en costes económicos, sociales y culturales dramáticos.

Las características de este fuel en cuestión, muy pesado, de baja solubilidad en agua y escasa evaporación, hacen que sea potencialmente muy persistente en el medio.

A los efectos a corto plazo derivados de la toxicidad aguda del combustible y de sus efectos físicos sobre el sustrato y la penetración de la luz, siguen otros a más largo plazo relacionados con la alteración de la estructura y dinámica del ecosistema. Entre los efectos a largo plazo están los determinados por las características persistentes y bioacumulativas de algunos de sus compuestos y la posibilidad de que estos

GREENPEACE

permanezcan en la cadena trófica durante generaciones. A tan sólo dos semanas del accidente ya sabemos que probablemente existe una gran cantidad de fuel depositado en algunos de los fondos de la costa gallega. Existe por lo tanto la posibilidad de que este fuel sedimentado se convierta en una fuente de contaminación continua durante un largo periodo de tiempo.

Greenpeace denuncia que tras el accidente, la minimización de su impacto ha sido una constante. La **falta de información** ha sido la norma, hasta el punto de que los datos de los que disponíamos sobre la composición del combustible, 15 días después del accidente, procedían de un instituto de investigación francés, sin que las autoridades españolas hubieran hecho públicos datos al respecto. Sin embargo comprobamos como cientos de voluntarios trabajaban en las playas afectadas durante horas sin la información ni los medios adecuados para llevar a cabo esta tarea sin que ésta represente un riesgo para su salud.

EFFECTOS SOBRE LA SALUD

El fuel que transportaba el buque Prestige es el equivalente al IFO 380. Los IFOs son combustibles residuales que provienen de la mezcla física del fuel oil residual con gasóleo y diesel. Contienen hidrocarburos aromáticos policíclicos y en pequeña proporción hidrocarburos aromáticos menos pesados. Además el fuel residual tiene un alto contenido en metales pesados.

Según la IARC (Agencia Internacional de Investigación del Cáncer), dependiente de la OMS, el fuel oil residual está catalogado como posible carcinógeno humano (2B). Según la analítica presentada por el instituto francés Le Cedre, el vertido del Prestige contiene una elevada cantidad de hidrocarburos aromáticos policíclicos (PAHs) de los que 6 están catalogados como posibles o probables carcinógenos.

Los hidrocarburos aromáticos pueden entrar en el organismo por tres vías: respiratoria, cutánea y



digestiva. La vía respiratoria se presenta como la más problemática. Por último, el fuel residual contiene cantidades relativamente altas de compuestos de azufre que se pueden liberar y pueden ser altamente tóxicos, ocasionando efectos diversos como irritaciones en los ojos, piel y sistema respiratorio, así como dolores de cabeza, náuseas e insomnio.

Es imprescindible que todas las personas que estén limpiando la costa empleen los medios adecuados para garantizar su seguridad.

EL PETRÓLEO MATA: UN NUEVO MODELO ENERGÉTICO ES POSIBLE

Además de los impactos derivados de las mareas negras, vertidos y accidentes, el uso del petróleo no tiene sólo efectos sobre el medio ambiente local, sino que sus implicaciones van más allá. El uso de este combustible, junto con el carbón y el gas, está intensificando el cambio climático con impactos en todos los ecosistemas del planeta. Alrededor de 3.000 expertos internacionales sobre el cambio climático prevén severos impactos sobre los ecosistemas marinos oceánicos así como un aumento del nivel del mar de entre 8 y 90 cm durante el próximo siglo. Éste tiene impactos directos sobre la economía de las poblaciones que viven y desarrollan sus actividades en zonas costeras.

La energía eólica en España podría sustituir energía equivalente al petróleo transportado por 280 barcos como el "Prestige". La eólica es la fuente de energía que está creciendo más rápidamente en el mundo, y si los gobiernos le aseguran el necesario apoyo político, puede generar para el año 2020 el 12% de toda la electricidad mundial y el 20% de la europea.

Además de la energía eólica disponemos de una enorme variedad de tecnologías renovables como la energía solar en todas sus modalidades (solar pasiva en la bioconstrucción, solar térmica para el agua caliente, solar fotovoltaica y termoeléctrica para producir electricidad).

Disponemos de energías renovables suficientemente desarrolladas que, junto con medidas de ahorro y eficiencia, harían posible superar nuestra dependencia del petróleo, el carbón y el gas, que tantos problemas están generando en el medio ambiente local y planetario, sobre la salud y la economía.