



*Asociación para a Defensa
Ecolóxica de Galiza*
ADEGA

INFORME: O PRESTIGE, UN ANO DESPOIS

Novembro 2003



ADEGA

Praza Camilo Diaz Valiño 15-2º A.
15704-Santiago de Compostela (Galiza)

Tel. e Fax: (+ 34) 981-570099.

E-mail: adeganacional@adegagaliza.org

Web: www.adegagaliza.org

INDICE

INTRODUCCIÓN: O PRESTIGE, FEITOS.....	3
1. A SITUACIÓN ACTUAL	6
Fuel	6
Presencia de fuel no litoral	7
Pecio	8
Hábitats.....	8
Praias de area	8
Coídos.....	9
Marismas e lagoas litorais	11
Dunas	12
Litoral rochoso.....	14
Espacios naturais	15
Pesca e marisqueo.....	20
2. VERQUIDO DO PRESTIGE: UN PROBLEMA LOCAL REFLECTE UN PROBLEMA GLOBAL	25
3. EIVAS DETECTADAS	27
Prevención fronte a accidentes mariños. Recursos humanos, medios.....	27
Labores de retirada do fuel.....	28
4. PLAN GALICIA: PRIMEIROS IMPACTOS.....	30
5. CONCLUSIÓN.....	32
6. ACTUACIÓN PRIORITARIAS	35

ADEGA

Praza Camilo Díaz Valiño 15-2º A.
15704-Santiago de Compostela (Galiza)
Tel. e Fax: (+ 34) 981-570099.
E-mail: adeganacional@adegagaliza.org
Web: www.adegagaliza.org

Texto: Xabier Vázquez Pumariño, Martiño Nercellas Méndez, Xan Duro Fernández.
Fotos: ADEGA, Martiño Nercellas e cortesía de Xacobe Meléndrez.



INTRODUCCIÓN: O PRESTIGE, FEITOS.

O día 13 de novembro do ano 2003, o buque Prestige lanzaba un SOS fronte a costa galega iniciando así unha das catástrofes ecolóxicas máis graves ocorridas na historia da navegación. A súa rotura e posterior afundimento, xunto coa nefasta xestión da crise desenvolvida polas autoridades competentes deu lugar a sucesivas mareas negras que durante meses asolaron, en maior ou menor medida, a meirande parte da costa galega. Durante os seguintes meses estiveron a chegar manchas e fragmentos de fuel do *Prestige*, non só á costa galega senón tamén as costas de Asturias, Cantabria e País Vasco e de xeito disperso ao litoral francés dende o País Vasco ao norte da Bretaña; un ano despois segue a chegar fuel á costa.

As sucesivas mareas negras puideron ter uns efectos ecolóxicos moito máis graves a non ser pola oportuna, pronta e hábil resposta que a xentes do mar souberon dar ao capturar o chapapote na auga antes de que tocara a costa; isto non fixo senón confirmar

a incompetencia das autoridades que non souberon poñer medios nin persoal a tempo.



Foto 1. Arao (*Uria aalge*) morto.

Este verquido supuxo a morte directa de entre 100.000 e 200.000 aves mariñas, centos de mamíferos

mariños, así como tartarugas mariñas.... Uns 1000 quilómetros de litoral galego, duns 1.200 km de lonxitude, víronse afectados en maior ou menor medida coas graves consecuencias que esto ten para as comunidades biolóxicas existentes no litoral e nas diferentes áreas do mesmo: supramareal, intermareal e inframareal; moitas especies das comunidades biolóxicas afectadas teñen un interese capital na economía das localidades da ribeira. Estas comunidades biolóxicas víronse gravemente alteradas de xeito directo e a persistencia dos contaminantes do fuel no medio fai previsíbel que a situación de alteración persista durante longos anos. Igualmente nos fondos mariños depositáronse

grandes cantidades de fuel que, inda que en parte foi retirado, supoñen unha grave ameaza para o mar.

A resposta social foi inmediata e así, miles de voluntarias e voluntarios procedentes de lugares dispares chegaron as nosas costas para retirar o chapapote. Como consecuencia deste movemento espontáneo, dende as administracións artellouse un dispositivo especial, responsabilidade do Ministerio de Medio Ambiente, para proceder á retirada do fuel da costa, así como un dispositivo paralelo para retirar o fuel do mar. O traballo voluntario e, especialmente o traballo desenvolvido para limpar as costas de chapapote por parte de diferentes empresas, xerou un impacto ambiental desmedido nos ecosistemas litorais debido a falla de criterios ambientais claros dos traballos e a presa; neste punto destaca o gran impacto ambiental das labores de limpeza con auga a presión.

Moitos dos puntos aos que chegou a marea negra son espazos naturais de gran interese. Así, aparte dos coñecidos Parque Nacional das Illas Atlánticas e Parque Natural de Corrubedo, o fuel afectou gravemente á maioría dos espazos naturais litorais galegos incluídos na proposta para a Rede Natura 2000, futura rede europea de espazos naturais protexidos.

Como consecuencia da marea negra, vedouse a pesca e o marisqueo nas augas galegas sendo paulatinamente abertas á explotación. Coñécese por outras mareas negras que os recursos pesqueiros e marisqueiros vense moi afectados en anos sucesivos inda que non no momento da traxedia, polo que se prevé unhas consecuencias moi graves para a vida mariña e o sector económico que depende dela; a apertura apresurada das vedas tan só resposta á necesidade de non pagar indemnizacións e ofrecer unha falsa sensación de normalidade, minimizando os efectos do verquido. Neste senso, é de prever que os efectos durarán anos con consecuencias máis ou menos catastróficas para o sector pesqueiro.

Por outra banda, raro é o día que non chega chapapote a algún punto da costa galega a un ano do afundimento do buque, por non falar da situación nas costas do Cantábrico e Francia; esto amosa a gravidade dos feitos acontecidos. No primeiro temporal do inverno mobilizáronse importantes cantidades de fuel dos fondos mariños, o que

manchou buques e aparellos; esto amosa a complexidade da situación, máis tendo en conta cando, dende medios gobernamentais, asegurouse que non quedaba fuel nos fondos.

As consecuencias ecolóxicas, que aínda están por avaliar completamente, a chegada de fuel ás costas e a presenza de fuel no mar e no pecio, indicannos claramente que a situación lonxe de estar superada, non está máis que nas fases iniciais do seu desenvolvemento polo que as declaracións infundadas que chegan dende medios gobernamentais sobre a superación da crise non son máis que mera propaganda. As consecuencias ecolóxicas quizais sexan superadas completamente en décadas; algúns impactos indirectos como a construción de accesos ao mar son, probablemente, irreversíbeis.

Nunha medida política destinada a defuminar as responsabilidades políticas e penais e a incompetencia amosada, a Administración Central presentou o '*Plan Galicia*' como motor da recuperación económica e ambiental de Galiza. Nel enuméranse unha serie de inversións que na súa meirande parte están adicadas ás infraestruturas de transporte. Autoestradas, liñas AVE e Porto Exterior de A Coruña son os elementos centrais do mesmo, converténdose nunha demostración de que non se aprendeu nada con esta catástrofe. As actuacións propostas non fan máis que afondar nos erros e prácticas insostibles que son a causa primaria de catástrofes como a do Prestige: o consumo abusivo de enerxía. Incidir na promoción de aqueles medios de transporte máis ineficaces enerxéticamente, máis lesivos ambientalmente e máis inxustos socialmente é unha actuación absolutamente irresponsable que impide o artellamento dun sistema de transporte verdadeiramente sustentable e aboca a que o tráfico de buques de todo tipo cargados con substancias altamente tóxicas siga medrando. Así, só é cuestión de tempo ate que outra catástrofe veña a destrozar o noso litoral

Finalmente, de existir hoxe unha emerxencia similar a do día 13 de novembro de 2002, a situación sería practicamente a mesma posto que os medios materiais, técnicos e humanos non foron mellorados significativamente e os responsábeis das erróneas decisións tomadas continúan ostentando os mesmos cargos públicos.

1. A SITUACIÓN ACTUAL

Fuel

Tras ser verquidas 63.000 Tn ao mar (logo de terse afirmado ate a saciedade por parte do Goberno que o verquido "só" fora de 30.000 Tn.), neste momento aínda hai en torno a 14.000 toneladas de fuel no pecio do Prestige segundo os datos oficiais.

Este fuel, no caso de non ser extraído con éxito na súa totalidade supón unha grave bomba de relojería que ameaza as nosas costas así como as de boa parte da fachada atlántica europea.

Disperso no mar, flotando entre augas hai unha cantidade descoñecida de fuel, segundo tardaron en recoñecer as autoridades, que está a chegar pouco a pouco ao litoral e en calquera momento pode facelo masivamente. Este fuel está a contaminar o medio **e vida** mariña ao dispersar hidrocarburos aromáticos policíclicos e correse o risco de afectar directamente a mamíferos mariños e aves.

No litoral galego, adherido as rochas existen grandes cantidades aínda de fuel que persistirán durante décadas. Este fuel atópase principalmente en cantís e coídos, secundariamente en praias e de xeito disperso como contaminación secundaria en moitos puntos do litoral. Igualmente nos fondos mariños existe unha cantidade indeterminada de chapapote que pode aflorar en canto as condicións do medio o favorezan, tal e como aconteceu co primeiro temporal deste inverno. Este fuel está a contaminar o medio igualmente.



Foto 2. Fuel recién chegado a unha praia.

Finalmente o fuel acumulado en Laracha e As Somozas supón un problema ambiental de difícil saída ao que haberá que darlle unha solución definitiva.

Presencia de fuel no litoral

Actualmente queda chapapote en cantidades significativas en diferentes puntos do litoral galego. As zonas máis afectadas continúan a estar na Costa da Morte e de xeito particular en Carnota, Fisterra, Muxía e Camariñas, inda que en zonas distantes (dende Oia ao Grove, por exemplo) quedan tamén espazos con cantidades significativas de fuel. Os coídos e cantís están moi afectados e aínda persiste contaminación secundaria en praias e dunas. As zonas de marismas, de altísimo valor ecolóxico como poden ser as marismas de Caldebarcos agochan cantidades indeterminadas de fuel que poden contaminar as zonas de xeito crónico. En diferentes puntos do litoral galego detéctanse diferentes cantidades de fuel nos fondos mariños, confirmándose esta cuestión polo Investigador Xefe do Programa de Contaminación do Instituto Español de Oceanografía (IEO), D. Juan José González, que atopa fuel nos fondos mariños a uns niveis

semellantes os de decembro de 2002 e febreiro de 2003.



Foto 3. Grupo de Voluntarios traballando actualmente en Coídos de Carnota.

Lonxe de estar superada a situación, a cantidade de fuel existente está a contaminar gravemente o litoral galego con efectos serios sobre a vida mariña.

Pecio

Segundo información governamental, quedan unhas 14.000 toneladas de fuel no pecio do Prestige. A acción da fuel sobre o mesmo terminará por liberar toda esta cantidade de fuel ao Atlántico de non extraerse, polo que esta é unha prioridade en todos os sentidos. Valoramos positivamente que se acometan traballos de extracción do fuel inda que entendemos que se debeu facer de xeito moito máis rápido aproveitando o verán do 2003 en previsión de posíbeis verquidos ata o verán seguinte (para elo habería que ter constituído equipos humanos máis amplos e dotados, precisando as partidas orzamentarias correspondentes). Entendemos que se debe traballar con plans alternativos efectivos que poidan dar unha resposta alternativa en caso de que o máis inmediato falle.

Neste senso o máis preocupante son informes de científicos do CIEMAT que aseguran que quedará unha gran cantidade de fuel por extraer (en torno ao 30%). Isto ameaza a saúde das nosas costas e boa parte do Atlántico polo que neste senso non se pode dar por pechado o suceso do Prestige en moitos anos.

Hábitats

Praias de area



Foto 4. Praia en Camariñas con un 'sandwich' de fuel o 7 de novembro de 2003

Se facemos unha análise por hábitats entendemos que a situación menos grave actualmente estase a dar nas praias de area das que xa foi retirado a maior cantidade de fuel, persistindo tan só algunha capa profunda e

grumos en determinadas praias, así como contaminación secundaria en determinados puntos; a dinámica propia destes

espacios fará aflorar tarde ou cedo o fuel existente, momento no que pode contaminar o medio no caso de non ser recollido de inmediato, si se dan as condicións e se dispón dos medios oportunos.

Rexeitamos por completo a campaña dialéctica emprendida dende medios gobernamentais (Gobernos Central e da Comunidade Autónoma), particularmente durante o verán pasado, no que se falaba unicamente de praias limpas/sucias por:

1. As praias de area supoñen tan só o 35% do litoral galego,
2. O resto do litoral (coídos, marismas, cantís, etc.) atópase nunha situación irregular e son espacios con gran importancia ecolóxica e económica fronte as praias de area que terían unha importancia basicamente turística e, ao parecer, este é o único sector que interesa aos Gobernos do Estado e a Xunta; por outra banda son espacios onde desenvolven o seu ocio os cidadáns de procedencia urbana o que supón un desprezo e unha marxinación máis dos intereses reais da poboación mariñeira.
3. Estamos ante un caso de contaminación, non de sucidade simplemente, polo que non ten senso cualificar de xeito maniqueo ou cualitativo a situación (limpo/sucio) senón que a valoración en calquera caso é cuantitativa asumindo que ao nivel de contaminación cero tardará anos en chegarse. A contaminación que ‘ensucia’ os usuarios das praias non é un caso de simple sucidade senón que pode traer graves consecuencias para a saúde; este extremo non foi advertido á cidadanía en ningún momento.

Coídos



Foto 5. Coído en Camariñas en novembro de 2003.

Os coídos, boleiras, praias de bolos ou de pedras son formacións xeolóxicas particulares, moitas delas fósiles ou con períodos de retorno

moi longos; teñen unha gran importancia para o patrimonio xeolóxico, ecolóxico e paisaxístico do litoral galego e son dunha gran singularidade. Víronse sistematicamente afectadas en toda a Costa de Morte e noutros puntos do litoral por grandes chegadas de fuel. A recuperación do fuel nestes puntos é conflictiva posto que calquera intervención vai ter consecuencias; neste punto hai que dicir que, con excepcións loábeis, o trato aos coídos foi desastroso, afectándose gravemente a maior parte deles e, en moitos casos,

sen que realmente se extraera a maior cantidade de fuel. Neste momento atópanse moitos desestructurados e contaminados. Mostras desta situación pódense ver en Carnota, Muxía e Camariñas fundamentalmente.



Foto 6. Coído de Cabo Touriñán: contaminado e desestructurado.

Existe formacións moi particulares recollidas pola Directiva de Hábitats que consisten fundamentalmente en vexetación litoral medrando sobre coídos inactivos; estas formacións segundo o traballo da Consellería de Medio Ambiente da Xunta de Galicia non existen no litoral galego; pois ben, moitos destes hábitats foron gravemente

alterados e atópanse con problemas serios de contaminación secundaria.



Foto 7. Coído fixo con vexetación contaminado.

Marismas e lagoas litorais



Foto 8. As marismas, na foto Boca do Río en Carnota, foron tratadas de xeito incorrecto segundo os protocolos internacionais de descontaminación deste tipo de hábitats.

En todo o litoral galego existen numerosos exemplos de marismas litorais na desembocaduras de ríos e regatos. En

termos xerais víronse afectadas moderadamente posto que a maior parte das marismas están no interior das rías e áreas pouco expostas. Inda así houbo marismas severamente afectadas como na entrada de Caldebarcos en Carnota ou as marismas da Lagoa de Carregal/Río do Mar en Pleno Parque Natural de Corrubedo ou as de Seiruga no concello de Malpica. Neste puntos o fuel cubriu vexetación que foi cortada pero con protocolos pouco axeitados: desbrozadoras, persoal a pé, introducción de maquinaria pesada... polo que mesturouse o fuel co limo e eliminouse de xeito pouco eficaz; visualmente estas zonas poden ter un aspecto óptimo pero pode haber un problema de contaminación crónico severo.



Foto 9. Fuel aflorando nas marismas de Caldebarcos, Carnota, en agosto de 2002.

En canto ás lagoas litorais, procedeuse a pechalas no momento de entrada das sucesivas mareas negras con métodos bastante

drásticos (acopio de material rochoso, sacos de area, madeira e mesmo estruturas de hormigón). Estas medidas resultaron bastante eficaces posto que evitaron un problema de grandes dimensións, a entrada do fuel, inda que non completamente. A actuación levada a cabo en Corrubedo (na lagoa de Carregal que en senso estricto non é unha

lagoa) foi desastrosa, posto que non se evitou a entrada de fuel e se danou á area de xeito importante (existen métodos para evitar fuel na zona de marismas que non se puxeron en práctica). Outras lagoas como por exemplo a de Louro, Valdoviño, Vixán – de novo no PN de Corrubedo- víronse pechadas alterándose o seu equilibrio ecolóxico, ó variar o seu ciclo hídrico, e as condicións físico-químicas durante meses; as consecuencias deste peche son nembargantes reversíbeis a medio prazo sempre e cando se restaure a conexión co mar e se eliminen accesos e materiais alleos. Neste momento, permanecen estas estruturas.



Foto 10. Barreira na Lagoa de Louro, Muros. Nestas áreas deberanse acometer labores de restauración de hábitats.

Dunas



Foto 11. Praia e dunas de Arnela, Fisterra. Obsérvense as pistas e a forte degradación á que se someteu o lugar.

Sen dúbida foi un dos hábitats de litoral que en conxunto recibiu un maior impacto aínda que só en ocasións foron afectadas de xeito directo pola marea negra. As dunas son hábitats de interese comunitario en teñen en Galicia unhas boas representacións,

particularmente na fachada atlántica, atopándose mesmo algunhas dunas de carácter fósil.

Actualmente as dunas teñen dous problemas graves:

1. Destrución directa.
2. Contaminación secundaria



Foto 12. Dunas de Bazoñas (Porto do Son), fortemente impactadas pola entrada de maquinaria e contaminación secundaria.

A destrución directa foi provocada pola introducción de miles de persoas nas mesmas, maquinaria pesada e apertura de pistas, mesmo con acopio de pedra e outros materiais esóxenos. A vexetación nalgúns casos foi arrincada.

A contaminación secundaria veu dada pola introducción deficiente dos protocolos de descontaminación, non habilitándose convenientemente espazos de almacenamento, transferencia, descanso, pasillos de acceso, etc.



Foto 13. Duna fósil en Lariño, Carnota con problemas diversos.

Neste momento as dunas sofren problemas de desestructuración, erosión eólica e pluvial, invasión de plantas oportunistas, introducción de turismo indiscriminado, etc.

No caso da contaminación secundaria, estase a proceder apropiadamente para solucionar o problema por parte do Comisionado de Medio Ambiente e confíase na restauración dos hábitats inda que haberá que seguir de cerca cómo se fan, con qué fins e técnicas, etc

Por destacar só algunha das situacións máis graves, mencionar as dunas Canexol na Illa de Ons, Corrubedo, Basoñas, Carnota e dende logo as praias de Arnela e o Rostro en Fisterra.

Litoral rochoso



Foto 14. Rochas en Porto do Son: obsérvese a eliminación das comunidades biolóxicas e a decapación á que foi sometida a rocha, tanto na área supramareal como na intermareal.

Amplos tramos do litoral rochoso galego foron afectados en diferente medida. Neste caso temos que distinguir dúas situacións problemáticas desiguais:

1. Áreas accesíbeis limpadas con auga a presión: nestes puntos a maior parte do fuel foi xa retirado, inda que persistan pequenas manchas ou acúmulos dispersos. O impacto ambiental do chapapote neste caso queda eclipsado polo brutal impacto da hidrolimpeza efectuada con auga quente e doce, a alta presión, forte inclinación do chorro así como excesiva proximidade á rocha que destruíu ao longo da costa galega en enormes superficies as comunidades biolóxicas existentes de tal xeito que tardarán anos en recuperarse. As comunidades biolóxicas afectadas, de xeito moi básico, son dúas: 1. comunidades liquénicas (en ocasións tamén compostas por plantas superiores) da liña supramareal e 2. Comunidades intermareais de altísima biodiversidade, que engloba entre outros a bosques de algas, cnidarios, poliquetos, gasterópodos, crústaceos. Isto traerá tamén repercusións económicas directas ó verse afectado por exemplo a cría do mexillón (mexilla). Foi tan dura este tipo de limpeza (desaconsellada mesmo no propio protocolo do Ministerio de Medio Ambiente e dende logo por todos

aqueles organismos internacionais con experiencia en mareas negras) que se levantaron non só as comunidades biolóxicas senón tamén a capa de meteorización da rocha polo que estas quedaron ‘esterilizadas’ o que supón que a recuperación ecolóxica destes medios se alongue en máis anos.

2. Áreas inaccesíbeis: Existen diferentes puntos ao longo do litoral nos que non é posíbel un acceso razoablemente seguro, ou mesmo conveniente, polo que inda



hoxe en día permanecen boas cantidades de chapapote depositadas, tal e como ocorre en zonas de cantís.

Foto 15. Petón Vermello, Cee.

A parte baixa de amplas zonas acantiladas permanece fortemente contaminada.

Espacios naturais

Existen dous espacios protexidos cunha forte e decisiva carga lexislativa que os ampara: o Parque Nacional Marítimo Terrestre das Illas Atlánticas e o Parque Natural do Complexo Dunar de Corrubedo e Lagoas de Carregal e Vixán. Estes dous espacios naturais víronse afectados plenamente pola marea negra, de tal xeito que foron de feito os arquipélagos que compoñen o Parque Nacional os que, en boa medida, pararon a entrada de fuel nas Rías Baixas. O Parque Nacional viuse afectado gravemente en todo o seu perímetro inda que con diferentes intensidades. Actualmente persisten zonas gravemente contaminadas e nestes parques déronse as mesmas eivas en canto á limpeza que noutros lugares, salvo cunha excepción no uso de máquinas hidrolimpadoras pois empregouse auga do mar. En canto ao Parque Natural de Corrubedo, foi fortemente afectado inda que como a maior parte da súa liña de costa é praia de area, a situación actual non é tan mala a simple vista inda que a masiva mortalidade de moluscos bivalvos suxira unha grave situación. As labores de protección desenvolvidas neste

Parque cun gran despregue de medios resultaron maioritariamente absurdas e están a causar un grave dano hoxe en día (erosión de dunas por exemplo) o que denota unha baixa cualificación dos responsábeis deste espazo protexido, neste caso a Xunta de Galicia.



Foto 16. Construcción dunha barreira fortemente impactante e maiormente inútil no PN de Corrubedo.

Resulta paragórico que sendo estes os espazos naturais cun nivel de protección máis alto de todos os existentes as labores de protección,

extracción do fuel e recuperación tivesen as mesmas eivas que no resto do litoral e incluso nos enfrontemos a situacións tan graves como a acontecida nas dunas de Canexol, na Illa de Ons, que foron gravemente afectadas polas labores de limpeza afectándose negativamente á supervivencia dunha especie de planta ameazada.



Foto 17. Exemplar de *Linaria arenaria* en dunas da Illa de Ons, en pleno Parque Nacional das Illas Atlánticas.

De todos xeitos, estes dous espazos naturais protexidos, son só algúns dos moitos que existen no litoral

galego, moitos deles de igual ou superior valor ecolóxico. Estes espazos naturais están englobados na futura rede de espazos naturais protexidos a nivel europeo coñecida como Rede Natura 2000 e que desenvolve as directivas comunitarias de Hábitats e Aves. Os espazos candidatos a formar parte da rede Natura 2000 están protexidos xenericamente polo artigo 6 da Directiva de Hábitats e máis pola figura de ‘Espacio Natural en Réxime de Protección Xeral’ da lexislación Galega.

A continuación ofrécese unha táboa cos espazos naturais da Rede Natura 2000 (ordenados de sur a norte) e as principais afeccións detectadas así como unha valoración

da súa situación (algúns destes espazos están englobados dentro dos mencionados anteriormente Parque Nacional e Parque Natural).

Espacios naturais candidatos á Rede Natura 2000	Principias impactos
Baixo Miño	Chegada leve de fuel
A Ramallosa.	Chegada leve de fuel
Illas Estelas	Chegada leve de fuel
Illas Cíes	Chegada masiva de fuel Hidrolimpeza incorrecta Fuel nos fondos mariños Desaparición de bosques de algas Destrucción de dunas Situación actual grave.
Costa da Vela	Chegadas masivas. Situación actual menos grave.
Cabo Udra	Chegada forte de fuel. Situación actual menos grave.
Complexo Illa de Ons – O Grove.	Chegada masiva de fuel á Illa de Ons e Sálvora. Destrucción de dunas/ameaza a especies vexetais en perigo. Hidrolimpeza incorrecta. Fuel nos fondos mariños Situación actual moi grave. O Grove: chegadas masivas ás praias abertas. Presencia actual de fuel en cantidade. Hidrolimpeza incorrecta Situación grave
Complexo húmido de Corrubedo	Chegada forte de fuel Destrucción de dunas. Forte impacto na entrada á lagoa de Carregal. Dano a outros ecosistemas. Presencia de fuel na marisma. Danos fortísimos debidos a hidrolimpeza Danos a especies vexetais ameazadas Situación grave.
Monte e Lagoa de Louro	Chegadas masivas de fuel. Peche da lagoa de Louro Apertura masiva de pistas Destrucción de dunas fósiles e coídos Presencia de importantísimas cantidades de fuel actualmente. Danos gravísimos por hidrolimpeza Situación actual extremadamente preocupante.
Carnota –Monte Pindo.	Chegada masiva de fuel Fuel ‘oculto’ en diferentes áreas como marismas e presenza actual preocupante Presencia de fuel en fondos próximos Danos por hidrolimpeza Alteración de coídos. Alteracións nas dunas Alteracións da nidificación de aves Situacións graves de contaminación secundaria.

	Consolidación de accesos non existentes con anterioridade. Situación actual moi preocupante
Costa de A Morte	Afección crítica por chegadas masivas. Importantes cantidades de fuel presentes actualmente Alteracións gravísimas de sistemas dunares Alteracións gravísimas de coídos Alteración en marismas. Alteracións en la nidificación de aves. Perturbacións preocupantes a especies vexetais ameazadas. Apertura indiscriminada de pistas Consolidación de accesos. Danos por hidrolimpeza Experimentos de biorremediación deficientes. Situación actual extremadamente preocupante
Costa de Dexo	Chegadas leves.
Costa Ártabra.	Chegadas fortes. Alteracións por hidrolimpeza Pêche de lagoas Costeiras. Apertura de viais Alteracións de dunas e outros hábitats Situación moderadamente grave.
Estaca de Bares.	Chegadas puntuais
Ría de Foz – Masma	Chegadas puntuais, situación pouco preocupante.
As Catedrais	Chedas ocasionais. Destrución do espazo por parte da Dirección Xeral de Costas.
Río Eo.	Chegadas puntuais. Situación non preocupante en principio.



Foto 18. Exemplar de *Rumex rupestris* nas Illas Sisargas.

En diferentes puntos do litoral galego, pero de xeito moi especial nos espazos naturais existen diferentes especies de **flora e fauna**

de particular interese para a conservación da biodiversidade en Galicia e incluso a nivel global. Neste senso existen diferentes especies de plantas ameazadas e/ou endémicas en Galicia, características de ecosistemas litorais, que están a sufrir un forte impacto pola chegada de fuel e, sobre todo, polas tarefas de retirada do fuel, reducindo os individuos presentes, danando os seus hábitats ou comprometendo a viabilidade dos bancos de sementes para sucesivos anos. Tal e como a flora se ve ameazada diferentes especies de

aves do litoral galego víronse afectadas negativamente ben pola chegada de fuel, ben polas labores de limpeza que invadiron os seus habitats de nidificación e alimentación. Os mamíferos mariños veranse afectados pola perda de presas e redución da calidade do hábitat amén doutros posibles efectos subletais do fuel.



Foto 19. Posta de pílara das dunas (*Charadrius alexandrinus*) perdida. Obsérvense os restos de fuel.

A modo de valoración podemos considerar que os espazos naturais do litoral galego víronse fortemente afectados no seu conxunto tanto de xeito directo como indirecto. As labores de restauración de hábitats e a protección efectiva dos mesmos é xa unha cuestión inescusable. A recuperación dos mesmos vai a ser longa inda que desigual. Todos os espazos naturais sufrirán unha serie de impactos desmedidos indirectos debido a construción de pistas e accesos que permitirá a urbanización e a chegada masiva de público ata zonas ata o de agora relativamente ben conservadas; actuando sinérxicamente con outros factores destrutivos podémonos atopar nunha situación terminal de cara ao final da presente década.



Foto 20. A apertura de pistas trae como consecuencia turismo incontrolado, fortemente impactante de escaso interese económico.

Por último hai que ter en conta que a Federación Ecoloxista Galega (FEG) presentou en Bruxelas unha

proposta de ampliación e mellora da inicialmente presentada pola Xunta de Galicia. Nesta proposta contémlase a ampliación dalgúns espacios e a creación dalgúns novos que como é o caso do conxunto do litoral da Mariña lucense víronse fortemente impactados por fuel inda que debido a súa chegada escalonada e en forma de ‘galletas’ de diferente magnitude ten un impacto menor, inda que persiste a posibilidade seria de fuel depositado no litoral do Cantábrico.

Pesca e marisqueo

A pesca e o marisqueo vedouse, en termos xerais, como consecuencia da catástrofe do Prestige en todo o litoral galego. Aos poucos meses, e de xeito paulatino, fóronse levantando as sucesivas vedas segundo área xeográfica, arte de pesca e especies, culminando co levantamento da veda do percebe na Costa da Morte.

En canto a **pesca** aínda é cedo para valorar os posibles efectos, en principio, atribuíbles directamente ao verquido de fuel do Prestige. Os problemas observados poden ser debidos á sobrepesca do litoral galego. Empregando determinadas artes, obsérvase que se recolle fuel coas mesmas; esta situación leva á picaresca por parte de determinados profesionais do mar que teñen que lavar a pesca previamente á súa venda. Isto pode ter consecuencias moi graves para a saúde humana.



Foto 21. Charca en Punta do Boi, Camariñas. Obsérvanse exemplares adultos de gran tamaño de especies oportunistas e nin un só individuo xuvenil, o que augura un problema ecosistémico grave e moi preocupante cara ao futuro.

O problema coas pesquerías darase a medio e longo prazo, posto que é perfectamente previsible unha gravísima caída das capturas como consecuencia da mortandade que se produce entre as postas e larvas tras a exposición a contaminación por hidrocarburos e concretamente por Hidrocarburos Aromáticos Policíclicos (HAPs), cientificamente comprobada nas diferentes mareas negras ao longo do planeta; esto xa aconteceu localmente como consecuencia da contaminación producida polo *Aegean Sea* en 1992 na Coruña.

A situación para o marisqueo pode ser exactamente a mesma inda que agravada con preocupantes datos de mortalidade masiva de determinadas especies de bivalvos (ameixa, berberecho, navalla, longueirón) en determinados puntos do litoral explicables pola presenza do fuel.



Foto 22. Morte de Navalla en Ribeira en pleno Parque Natural de Corrubedo.

En moitos outros puntos a mexilla e/ou o substrato sobre o que se asenta foi arrancada coa hidrolimpeza co que nos próximos anos haberá escaseza local da cría do mexillón para batea.

Investigadores da USC, o percebe, en determinadas áreas como a Costa da Morte, constatan que os niveis de contaminación son moi elevados sendo moi alta a posibilidade de bioacumulación das sustancias tóxicas nos seus tecidos e polo tanto un importante risco de saúde alimentaria; o recrutamento (medible nun menor número de *epibiontes* ou crías) está a ser menor e polo tanto non se poden asegurar os stocks as temporadas seguintes; no caso do mexillón, igualmente constataron unha diminución en torno ao 50% da mexilla na fixación primaveral (de maio, xuño e xullo) respecto a un

ano normal nas zonas máis favorables e nas máis desfavorables mortandade total; en canto a outra especie de gran interese económico, o ourizo, constátase unha alarmante e xeneralizada diminución de individuos maduros en localidades nas que se atopaba en densidades óptimas para o aproveitamento comercial (esta especie ten un crecemento moi lento e tarda entre 7 e 8 anos en acadar un tamaño comercial).



Foto 23. Percebe adulto con crías epibiontes.

A xestión da pesca e o marisqueo non pode ser menos oportuna e consideramos precipitada a apertura das actividades marisqueiras e da pesca en treitos do litoral onde a contaminación é aínda visible. Compre esixir maior transparencia tanto na publicación dos resultados das analíticas realizadas sobre os Hidrocarburos Aromáticos Policíclicos (HAPs) como na súa actualización e posta en coñecemento público.

Neste senso, consideramos necesario e urxente:

1. Que se confronten as metodoloxías empregadas para a determinación da presenza de HAPs, co fin de proceder á intercalibración dos resultados que están a xerar as institucións responsables das analíticas (AESAs, IEO, CIMA-CORON).
2. A ampliación das analíticas, tanto das mostras, en particular das zonas onde aínda hai unha cantidade importante de fuel (Costa da Morte, Carnota, Fondos do Parque Nacional, etc.), como a outras especies de carácter non comercial, como ó número de HAP's a analizar.

Para garantir a seguridade alimentaria consideramos necesario aplicar as recomendacións da EPA (Environmental Protection Agency) dos Estados Unidos, elevando as analíticas de tódalas mostras aos 16 compostos incluídos na lista de contaminantes prioritarios, os mesmos que os enunciados pola OMS (Organización Mundial da Saúde) e seu Instituto de Investigación do Cancro. Alomenos 14 destes 16 compostos están presentes no verquido do Prestige. Para estes compostos a OMS non

considera procedente nin tan sequera fixar unha Inxesta Diaria Admisible (IDA), establecendo un plantexamento xeral de non exposición a substancias carcinoxénicas ou potencialmente carcinoxénicas. Noutros termos, que a exposición debe reducirse tanto canto sexa posible.

Os HAPs teñen unha acción tóxica vinculada á exposicións repetidas, aínda a concentracións baixas, con aparición de resposta en termos de enfermidade moito tempo despois do comezo da exposición.



Foto 24. A pesca e o marisqueo artesnal veránse duramente afectados nos próximos anos.

O levantamento das vedas de pesca e marisqueo é en todos os casos como mínimo precipitada e temeraria. Tal e como se detalla, os efectos da contaminación mariña virán nas sucesivas tempadas podendo levar a unha situación moi delicada as pesquerías e os bancos marisqueiros, o que terá as súas consecuencias na actividade económica a eles ligada. Neste senso, se o verquido do Prestige é cualificado de *‘catástrofe ecolóxica e económica’*, é pola grave agresión a determinados organismos que constitúen a base da pesca e ao marisqueo; así, entendemos que a veda tan só se levantou por razóns de tipo político: dar unha sensación de normalidade fronte a traxedia da actividade económica paralizada, negar a magnitude de ‘catástrofe’ para o suceso do Prestige e aforrarse cartos públicos nas axudas aos afectados e afectadas (unicamente hai unha razón para abrir a pesca válida que é a de non perder cota de mercado). A actividade extractiva actual tan só virá a incrementar as consecuencias da catástrofe ao reducir o número de

individuos adultos con capacidade para reproducirse e xerar un stock que poda ser recrutado en temporadas sucesivas. Neste punto o principio de prudencia debería ter guiado todas as decisións, porque se ben o escenario pode mais benigno do descrito é evidente que o verquido de fuel vai ter unhas consecuencias neste ámbito graves. O Goberno galego, lonxe de poder ser cualificado, neste punto, de inocente e ignorante, ten unha parte de responsabilidade altísima posto que a Administración galega ten asumidas as competencias en pesca e marisqueo e ten os instrumentos necesarios e suficientes para coñecer e prever perfectamente a evolución da actividade extractiva no litoral galego polo que só podemos considerar a súa postura de temeraria e tecnicamente deficiente, guiada unicamente por intereses de tipo partidista que foxen do interese do medio ambiente e do sector; boa proba desto é que pretende que o sector cobre as indemnizacións do FIDAC de xeito adiantado pero introducindo a condición de non presentar posíbeis reclamacións por danos futuros, danos que prevén claramente, posto que o vivido ata o de agora non é máis que o inicio das consecuencias da catástrofe ecolóxica provocada polo Prestige.

2. VERQUIDO DO PRESTIGE: UN PROBLEMA LOCAL REFLECTE UN PROBLEMA GLOBAL

Obviamente o suceso do Prestige ten unhas causas que van máis alá dun mero accidente mariño e dunha xestión do mesmo completamente errada. Un suceso como o do Prestige ten unhas claras causas de orde global que de xeito local afectan ao litoral e a sociedade galega principalmente.

As principais chegadas de petróleo e derivados ao mar prodúcense por verquidos habituais constituíndo as mareas negras coma a do Prestige unha porcentaxe menor. Os verquidos ao mar son consecuencia directa do modelo enerxético actual, un dos principais pilares no que se asenta o actual modelo económico, extraordinariamente dependente dun consumo enerxético que non parece ter fin e que é a causa dalgúns dos problemas ambientais e sociais máis graves que afecta ao conxunto do planeta e a viabilidade do mesmo tal e como o coñecemos actualmente. A produción de enerxía e o seu consumo debe ter forzosamente un límite que con toda seguridade está xa sobrepasado.

En todo o mundo o consumo brutal de petróleo dana o medio ambiente e sempre afecta moi negativamente aos colectivos humanos máis febles. Basta mirar para a recente guerra en Irak ou a vulneración dos dereitos dos pobos indíxenas latinoamericanos pola construcións de oleodutos por parte de multinacionais de orixe español. Neste senso, o consumo desmedido de fuel xera benestar a unha fracción mínima da poboación mundial que vive en occidente, fundamentalmente, mentres xera sufrimento ao resto. Cuestións incluso como o cambio climático non son asumidas por todos por igual senón que afectan precisamente a aqueles países con menos recursos.

O Prestige supón unicamente unha cadea máis en todo o obsoleto entramado do consumo de petróleo. Este esclavón é tamén significativo dos problemas de orde global que se reflicten con esta catástrofe: o Prestige non é máis que un buque vello en malas condicións cunha tripulación pouco axeitada igualmente en precaria situación co que unicamente se pretende abaratar os custos para o lucro de determinadas empresas; neste

caso ao haber un problema é a sociedade no seu conxunto a que debe sufrir e pagar os danos mentres que as compañías responsábeis da catástrofe, únicas beneficiarias cando non ocorre nada, saen, polo momento, indemnes do problema.

Igualmente hai que lembrar o papel xogado polas sociedades de clasificación na emisión dos certificados de seguridade e navegabilidade dos buques. As labores de inspección postas nas mans de empresas privadas é un caldo de cultivo para a aparición de irregularidades e conivencias entre as armadoras e as clasificadoras. No seo da OMI, países como o Reino Unido e Grecia opóñense a introducción de buques con maiores elementos de seguridade como é dobre casco o que supón un freo aos avances en seguridade marítima.

Por último lembrar que a fachada atlántica europea ven de sufrir incontábeis catástrofes marítimas con petroleiros e por fin coa penúltima, a do Erika, o Parlamento Europeo decidiuse a poñer en marcha unha serie de medidas contempladas nas Directivas Erika I e Erika II. Neste senso, o Parlamento Europeo ten a súa cota de responsabilidade posto que non foi quen de sobrepoñerse a intereses de determinados grupos económicos como e as presións de determinados estados membros; inda así a responsabilidade non é de todos por igual e hai que considerar que foi un eurodiputado do PPE de nacionalidade grega quen defendeu que a prohibición de transportar fuel pesado en buques maiores de 15 anos se alongara aínda anos; de estar en marcha os paquetes de medidas contemplados en ditas Directivas, a catástrofe do Prestige non tería porqué ter existido.

3. EIVAS DETECTADAS

Ante unha situación como a acontecida détéctanse doadamente unha serie de eivas estruturais que compre solucionar senón queremos que fenómenos como o do Prestige se repitan periodicamente; neste senso hai que dicir que este é o quinto gran accidente con petroleiros na costa galega dende o ano 1970 o que arroxa unha periodicidade dunha catástrofe cada seis anos e medio, por non falar de incidentes menores así como doutras catástrofes marítimas con buques transportando produtos químicos de gran perigosidade como o Casón.

Prevención fronte a accidentes mariños. Recursos humanos, medios.

É obvio que existen eivas en canto a lexislación en materia de transporte marítimo pois unha situación deste tipo non se debería ter producido, máis cando tanto en Galicia como no resto do Europa existe un amplo historial de catástrofes con petroleiros.

Igualmente existen eivas en canto aos protocolos e responsabilidades nunha situación de emerxencia no mar, neste senso non detectamos independencia profesional das autoridades marítimas ao respecto das autoridades portuarias e máis do Goberno, principal responsable de converter un incidente en catástrofe.

Reclamamos unha revisión da lexislación europea e a aplicación inmediata de medidas positivas recollidas nas directivas Erika I e Erika II. As cuestións prioritarias atinxen a revisión das bandeiras e portos de conveniencia, a creación da Axencia Europea de Seguridade Marítima, a introducción de buques de casco dobre, a dotación de determinados portos con medios materiais, humanos para converterse en portos con capacidade de acollida de buques en risco (máis coñecidos como portos refuxio, nada que ver con portos de creación nova para este fin exclusivo, aparentemente, que tan só ocultan operacións económicas a gran nivel como é o caso do xa famoso porto exterior de A Coruña)¹. É especialmente prioritario que determinadas áreas como o litoral

¹ Neste seno é importante destacar que a existencia de 'Portos refuxio' non ten senso se as ordes son alonxar os buques en perigo, polo que previamente habería que reemprazar a quen emite estas ordes, neste caso, o Ministro de Fomento.

galego de gran valor e moi expostas sexan declaradas AMES (Areas Marítimas Especialmente Sensíbeis).

Igualmente é imprescindible dotar ao litoral galego con persoal técnico cualificado que poida actuar en caso de emerxencia contando para ilo con medios materiais axeitados ás circunstancias polo que compre elaborar un *Plan Especial de Emerxencia por Contaminación Accidental das Augas Mariñas*.

Labores de retirada do fuel.

É obvio que a boa parte dos impactos ambientais negativos indirectos sobre os hábitats, flora e fauna, así como sobre o conxunto dos espazos naturais galegos non se tería producido se existise unha formación do persoal axeitada. Inda que dende o Ministerio de Medio Ambiente se dispuxo de persoal técnico cualificado, este non tiña formación necesaria para acometer o seu traballo con éxito en boa medida debido a dispersión e baixa accesibilidade de boa parte da información científica e técnica sobre o estado da biodiversidade no litoral galego. Neste punto podería ter sido clave unha estricta coordinación cos expertos nas diferentes materias das universidades, así como a consulta con membros dos grupos ecoloxistas que dispoñen dunha información ampla e global tal e como se desprende das propias accións desenvolvidas por ADEGA².

Igualmente quedou patente a falla de protocolos claros para proceder en cada caso segundo o hábitat o hábitat afectado, o igual que está clara a ausencia de un sistema SIX (Sistema de Información Xeográfica) completo onde estean centralizada toda a información sobre biodiversidade, xeodiversidade, paisaxe e patrimonio natural en xeral do litoral, xunto cun cartografado da accesibilidade que tería sido clave na planificación e bo desenvolvemento das actuacións.

Unha vez superadas, máis ben mal que ben, os atrancos iniciais parece evidente que se actuou máis por impulsos mediáticos e estéticos, tratando máis de que todo aparecera ‘limpo’, que por un auténtico criterio ambiental; este extremo está confirmado polo uso xeneralizado de protocolos de hidrolimpeza lesivos incluso cando se tiña coñecemento dos graves prexuízos que podería conlevar para o patrimonio natural, ou a destrución

² Pódense consultar diferentes informes sobre a actividade de ADEGA ao respecto na súa web: www.adegagaliza.org

por arrastre á rompente de mar de boleiras que datan de períodos glaciares de fai miles de anos.

A contratación de empresas constructoras foi un erro moi grave posto que a experiencia en labores medioambientais non só é nula senón que é negativa e así foron constatados graves delitos ecolóxicos nos meses nos que estiveron a actuar, amosando ademais unha actitude de exclusivo interese baseado na rapina dos seus posíbeis beneficios.

A modo de resumen, os graves problemas causados polas labores de retirada de fuel veñen dados por:

1. Ausencia de protocolos específicos e ben fundamentados.
2. Descoñecemento dos cadros técnicos de aspectos científico-técnicos básicos.
3. Ausencia de criterio ambiental substituído por unha presa mediática e a aparencia como obxectivo.
4. Ausencia dun banco centralizado de datos sobre o medio natural (un SIX) así como sobre a accesibilidade do litoral.

4. PLAN GALICIA: PRIMEIROS IMPACTOS

‘O “Plan Galicia”, aprobado polo Consello de Ministros, reflicte un modelo de desenvolvemento económico completamente insostible baseado xustamente naquelo que deu lugar á catástrofe do Prestige: o consumo desmedido de petróleo. Así, o ‘Plan Galicia’, no caso de desenvolverse, non supón pouco máis que inversión en infraestruturas promotoras dos modos de transporte máis insustentables, tanto social, como ambiental e economicamente pola súa absoluta dependencia da enerxía fósil. Non ten en conta a recuperación ambiental da costa afectada nin dos sectores económicos concretos; neste senso hai que ter en conta que o 96,7% do orzamento do ‘Plan Galicia’ está destinado a trens de alta velocidade, autovías e o porto exterior de A Coruña. De desenvolverse, suporía unha das maiores agresións ambientais que lle pode inferir a un territorio coa destrución directa da biodiversidade e o consumo enerxético desmedido como principais eixes.

Dito plano tampouco ten en conta a realidade da sociedade galega posto que non foi desenvolvida a través de metodoloxías participativas e supón un afastamento da planificación territorial e o medio natural galego. Finalmente, o ‘Plan Galicia’ non ten ningunha estratexia de desenvolvemento que o sustente nin ningún obxectivo estratéxico claro. Tamén resulta paragórico que non teña en conta os paradigmas contemporáneos sobre desenvolvemento económico que non están baseados nas infraestruturas de transporte senón en todo caso nas de comunicación. Os únicos sectores beneficiados por este plano serán as grandes constructoras, as grandes corporacións enerxéticas (tanto petroleiras como eléctricas) e o sector do automóbil, auténticos bancos onde o actual modelo económico e enerxético atopa o seu insostible sustento ás costas do medio ambiente e o conxunto da sociedade.

Sen entrar a facer unha valoración exhaustiva do previsto, cómpre salientar o xa ocorrido ao veiro deste plano. Neste senso destacamos a construción de dúas macropiscifactorías no Cabo Touriñán, Concello de Muxía. Estas piscifactorías están previstas no istmo do cabo, nun dos puntos máis interesantes dende varios puntos de vista de todo o LIC ‘Costa da Morte’. ADEGA solicitou prontamente información sobre a ubicación de piscifactorías na ‘Costa da Morte’ á Consellería de Pesca, Medio

Ambiente e ao Concello de Muxía. O día 22 de abril de 2003 chegou á oficina a resposta de Medio Ambiente expresando a existencia dunha recente solicitude de cualificación ambiental para dito proxecto. Este mesmo día comezaron as máquinas a traballar na zona, feito denunciado. Días máis tarde, os Presidentes da Xunta e de Pescanova así como o Alcalde de Muxía inauguraban as obras. É paradigmático que este proxecto está nunha área protexida, non existe declaración de impacto ambiental e non hai permisos de obra nin nada. Mais esto tan só é o principio da privatización do litoral e os recursos mariños en Galicia: visto que a flota artesanal vai ser reducida á mínima expresión (sobrepesca, efectos do Prestige, competitividade, etc.) serán as grandes multinacionais as que se apropien da produción e dos mercados a través de manobras deste tipo, facendo absolutamente insostible a produción mariña e causando un impacto ambiental desmedido.



Foto 25. Cabo Touriñán, Muxía, actualmente.

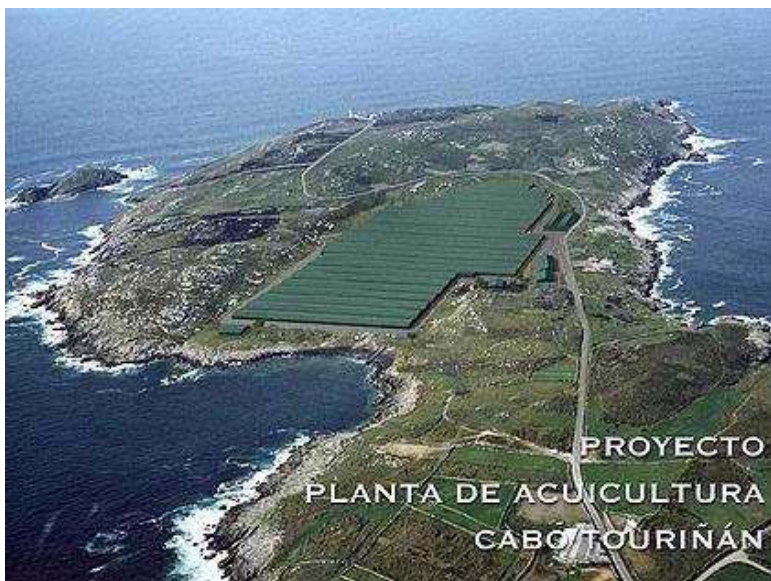


Foto 26. Cabo Touriñán tras a creación dunha das dúas plantas (Fotomontaxe: El Correo Gallego, 13 de maio de 2003). Os terreos xa foron adquiridos por Pescanova.

5. CONCLUSIÓNS

1. A rotura e verquido do Prestige supón unha das maiores catástrofes marítimas da historia da navegación causante dunha marea negra sen precedentes pola extensión e duración da mesma.
2. Esta catástrofe ven provocada en primeira instancia polo consumo desmedido de petróleo no planeta, consecuencia dun modelo económico e enerxético insostible con multitude de graves consecuencias ambientais e sociais en todo o planeta.
3. A decisión errónea inicial de alonxar o buque viuse agravada o día 15 de novembro do 2002 ao permitir ao barco virar rumbo sur, paseándoo durante catro días por toda a fachada atlántica galega e deixando como consecuencia unha marea negra que abrangue dende a desembocadura do Miño ate as costas da Bretaña francesa.
4. A actuación da sociedade (mariñeiros e xentes do mar, voluntariado, organizacións ecoloxistas) foi a que espertou as Administracións da parálise que amosaron nas primeiras semanas da catástrofe e a que evitou que o impacto ambiental fora aínda maior.
5. O impacto ambiental directo é extremado: morreron miles de aves e mamíferos mariños. O verquido afectou seriamente á plataforma continental galega e aos seus recursos pesqueiros, a espazos naturais como o Parque Nacional das Illas Atlánticas ou o conxunto de espazos da Rede Natura 2000. Afectou a miles de km de costa de Galicia, Cantábrico e Francia. Actualmente segue a chegar fuel ao litoral.
6. O fuel segue a permanecer no pecio, hai fuel no mar, tanto flotando como nos fondos, e hai áreas do litoral galego aínda con presenza visible de chapapote.
7. Diferentes hábitats no litoral galego están moi afectados. As praias de area, o 35% do litoral galego, teñen unha cantidade de fuel moito menor pero persisten importantes niveis de contaminación (neste senso rexeitamos o maniqueísmo e a dialéctica governamental limpo/sucio pois non ten o máis mínimo rigor nin senso). Coídos, especialmente, e acantilados atópanse fortemente afectados en diferentes puntos do litoral. Marismas e Lagoas litorais teñen serias afectacións.

- Os sistemas dunares galegos sufriron o peor dos maltratos posíbeis e atopándose nunha situación extrema.
8. Os espazos naturais litorais víronse afectados no seu conxunto con graves danos e contaminación; estes espazos son tanto espazos naturais protexidos cun amplo soporte legal como son o Parque Nacional das Illas Atlánticas e o Parque Natural de Corrubedo, como espazos cunha protección xenérica e comunitaria como son os pertencentes á futura Rede Natura 2000, nos que se inclúe Carnota, o conxunto da Costa da Morte, as Sisargas, etc. Determinadas especies de aves, que poden actuar como bioindicadoras están nunha situación moi desfavorable tras a catástrofe.
 9. Os ‘danos colaterais’ producidos polas labores de retirada do fuel foron e están a ser desproporcionados, de tal xeito que algúns deles perdurarán máis que os efectos do fuel. Neste senso abríronse pistas e destrozáronse determinados hábitats, reducíronse as poboacións de plantas escasas, destruíronse importantes elementos xeomorfolóxicos, etc. As consecuencias globais da hidrolimpeza levada a cabo en rochas son terribes posto que unha superficie enorme está privada das súas comunidades líquénicas e intermareais; tardarán máis anos en recuperarse debido a que se chegou a eliminar incluso a capa superficial de alteración das rochas; neste senso os responsábeis eran plenamente conscientes das consecuencias.
 10. A pesca e o marisqueo veranse afectados, en maior ou menor medida, polos Hidrocarburos Aromáticos Policíclicos presentes no fuel e, agora, no medio mariño, que impiden un normal recrutamento das poboacións adultas polo que a actividade extractiva verase fortemente danada nos próximos anos. Entendemos que se hai compensacións por parte dalgún organismo, teríanse que ter en conta, loxicamente, os danos futuros. A xestión da pesca por parte da Consellería do ramo está a ser completamente errónea e baseada en cuestións políticas e non técnicas: o levantamento das vedas non fará senón agravar os problemas ambientais e de *stocks* causados polos contaminantes. As análises levadas a cabo son incompletas e sesgadas.
 11. Existen multitudes de eivas tanto de cara á prevención fronte a accidentes mariños como nas labores de limpeza das costas. Estas eivas veñen dadas polas carencias lexislativas, técnicas e de formación de persoal.

12. O 'Plan Galicia' supón afondar naquelo que deu lugar á catástrofe do Prestige e ten un impacto ambiental e social desmesurado. A construción de piscifactorías en zonas da Rede Natura 2000 é un atentado ecolóxico inadmisíbel ademais de insostible e vulnera, ademais, os intereses da flota artesanal.
13. Detéctase unha carencia na información e na formación da sociedade sobre temas ambientais, reflectido na despreocupación existente tras uns meses do inicio da crise e produto da confusión entre limpeza e saúde ambiental. Esta malformación é aproveitada polos gobernos na xestión da crise. Compre que na nosa sociedade tome en consideración afondar nos diferentes aspectos da educación ambiental para evitar casos de desinformación e manipulación como o presente.
14. De existir hoxe unha situación similar, sospeitamos que a resposta sería a mesma, posto que non se artellaron medidas lexislativas oportunas, nin hai medios nin persoal axeitado para este tipo de catástrofe e os responsábeis das inaxeitadas decisións seguen nos seus postos.

6. ACTUACIÓNS PRIORITARIAS

Vista a situación actual hai unha serie de medidas necesarias a tomar de xeito inmediato:

1. Estudio de impacto ambiental global tanto da marea negra como das labores de limpeza.
2. Monitoreo ambiental de todos aqueles compoñentes do medio afectados pola marea negra e as labores de retirada do fuel, con especial atención á pesca e ao marisqueo. Debese recalcar a realización de análises completas e sistemáticas dos produtos do mar, na liña da EPA norteamericana, así como da columna de auga.
3. Plan de recuperación dos recursos pesqueiros e marisqueiros afectados xunto cun plan de compensacións ao sector. Contemplación das indemnizacións por danos futuros.
4. Protección dos lugares da Rede Natura 2000 afectados polo fuel. Labores de restauración dos mesmos.
5. Campaña de educación ambiental global sobre a importancia do medio mariño, os seus recursos e os espazos naturais, así como sobre a problemática do uso do petróleo e, concretamente, sobre os verquidos de hidrocarburos ao mar.
6. Valoración dos danos ambientais e paisaxísticos. Solicitud de compensacións polos mesmos.
7. Avances legislativos, entrada en vigor inmediata dos paquetes de medidas das directivas Erika I e Erika II.
8. Elaboración dun Plan Especial de Emerxencia por Contaminación Accidental das Augas Mariñas.
9. Declaración das costas galegas como AMES (Area Marítima Especialmente Sensíbel).
10. Retirada do 'Plan Galicia' e paralización dos proxectos actualmente desenvolvidos ao veiro de dito plano. Elaboración dun novo Plano baseado na participación cidadá. Estudio de Impacto Ambiental Estratéxico do mesmo así como un estudio de sostenibilidade ambiental.

WEB DE ADEGA:

Na páxina web de ADEGA (www.adegagaliza.org) hai unha sección adicada ao Prestige. Nela pódense consultar todas as notas de prensa emitidas dende o inicio da catástrofe, documentos de posicionamento, así como todos os informes técnicos emitidos polos biólogos de ADEGA sobre as labores de retirada do fuel e as labores de restauración de diversos espazos naturais danados. Igualmente pódese consultar o temario e unidade didáctica do curso impartido a traballadores e traballadoras contratados polo Ministerio de Medio Ambiente para eliminar a contaminación secundaria de dunas e outros hábitats costeiros.



ADEGA

Praza Camilo Diaz Valiño 15-2º A.
15704-Santiago de Compostela (Galiza)
Tel. e Fax: (+ 34) 981-570099.
E-mail: adeganacional@adegagaliza.org
Web: www.adegagaliza.org

En Santiago de Compostela, novembro de 2003.