



11

10

8

7

6

5

4

3

2

1

A CORUÑA

LUGO

PONTEVEDRA

12

13

18

19

20

21

24

25

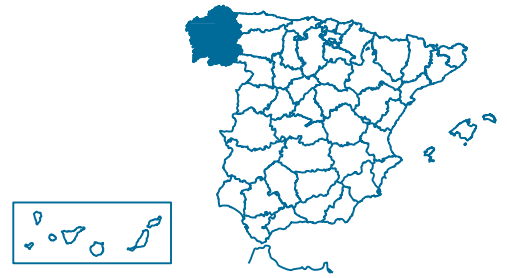
26

27

28

29

OURENSE



1. PUNTA CANDELARIA-RÍA DE ORTIGUEIRA-ESTACA: contaminación por hidrocarburos.
2. COSTA FERROLTERRA-VALDOVIÑO: contaminación por hidrocarburos.
3. FERROL: puerto.
4. A CORUÑA: puerto.
5. BENS: contaminación por vertidos.
6. CAIÓN: contaminación por vertidos.
7. MALPICA: contaminación por vertidos.
8. CORME: contaminación por vertidos.
9. LAXE: contaminación por vertidos . Puerto.
10. PLAYA DE CAMELLE: contaminación por vertidos.
11. COSTA DA MORTE: contaminación por hidrocarburos.
12. RIBEIRA: puerto.
13. A POBRA DO CARAMIÑAL, O Xobre: presión urbanística.
14. BOIRO: presión urbanística.
15. RIANXO: presión urbanística.
16. RÍA DE PONTEVEDRA: contaminación por vertidos.
17. VILAGARCÍA: contaminación por vertidos.
18. RÍA DE AROUSA: contaminación por hidrocarburos.
19. VILANOVA: puerto deportivo.
20. CAMBADOS: contaminación por vertidos.
21. O GROVE: puerto deportivo.
22. LORDELO-TERRA DE PORTO-RONS: presión urbanística.
23. BAMIO-SANXENXO: construcción de una senda verde.
24. ISLA DE ONS: contaminación por hidrocarburos.
25. PLAYA DE SILGAR, Sanxenxo: regeneración de playas.
26. MARÍN: puerto.
27. ISLAS CIES: contaminación por hidrocarburos.
28. VIGO: puerto.
29. PLAYAS DE O VAO Y FONTEIÑA: presión urbanística.



Galicia



Contaminación Prestige

O 13 de novembro de 2002, o buque petroleiro monocasco Prestige, con bandeira de Bahamas, cargado con 77.000 toneladas de fuel oil residual sufría unha vía de auga nun dos seus costados e comezaba a soltar a súa carga en augas galegas. Desde entón non parou nin un só día de contaminar as costas galegas.

O resto da historia é tristemente coñecida por moitos, a pesar dos esforzos do Goberno central e da Xunta de Galicia por minimizar a marea negra que ocasionou o barco, sen dúbida a peor catástrofe ambiental á que se fixo fronte en España e en Galicia en toda a súa historia.

A costa galega, as súas praias, os seus fondos mariños e todas as persoas que habitan nela sufrirán as consecuencias durante moito tempo.

Segundo os datos oficiais, obtidos da páxina web do Ministerio de Medio Ambiente^{xxi}, ata o 31 de maio (non hai datos posteriores) un total de 723 praias galegas víronse afectadas pola marea negra, das que 63 se atopan en Lugo, 390 en A Coruña e 270 en Pontevedra.²⁰² Delas, e segundo estes datos oficiais,

^{xxi} www.mma.es



Contaminación Prestige

El 13 de noviembre de 2002, el petrolero monocasco Prestige, con bandera de Bahamas con 77.000 toneladas de fuel oil residual en sus tanques, sufría una vía de agua en uno de sus costados y comenzaba a soltar su carga en aguas gallegas. Desde entonces no ha parado ni un solo día de contaminar estas costas.

El resto de la historia es tristemente conocido por muchos, a pesar de los esfuerzos del Gobierno central y de la Xunta de Galicia por negar el alcance de la marea negra que ocasionó el barco, la peor catástrofe a la que se ha enfrentado España y Galicia en toda su historia.

La costa gallega, sus playas, sus fondos y todas las personas que habitan en ella sufrirán las consecuencias durante mucho tiempo.

Según los datos oficiales, obtenidos de la página web del Ministerio de Medio Ambiente^{xxi}, hasta el 31 de mayo (no hay datos posteriores) un total de 723 playas gallegas se han visto afectadas por la marea negra, 63 en Lugo, 390 en A Coruña y 270 en Pontevedra.²⁰² De

^{xxi} www.mma.es



700 están xa limpas, e en tan só 23 apréciase algún tipo de afección en rochas e/ou capas profundas.

Non se informa sen embargo do acontecido despois. O inicio da "temporada oficial" de baño parece ter afectado á información suministrada polo Goberno. Tan só o día 19 de xuño, o chapapote chegou a 32 areas galegas, 21 en Lugo e 11 en A Coruña.²⁰³

Resulta realmente difícil cuantificar os danos provocados por esta catástrofe. Quizais as aves podan darnos unha idea da magnitude da traxedia. A recollida de 23.000 aves petroleadas fai supoñer ós responsables da Sociedade Española de Ornitología que a mortalidade real podería estar entre 100.000 e 200.000.²⁰⁴ Do resto de seres vivos poboadores das costas galegas é practicamente imposible facer estimacións.

Os espazos naturais protexidos afectados foron moitos: o Parque Nacional das Illas Atlánticas foi un dos que máis chapapote recibiu, Cíes e Ons sobre todo. Xunto a elas, a ría de Arousa, a Costa da Morte, a costa de Ferrolterra-Valdoviño e Punta Candelaria-Ría de Ortigueira-Estaca de Bares viron os seus ecosistemas totalmente alterados.²⁰⁵

Desde moitos ámbitos réclámase unha especial protección para a franxa costeira afectada pola marea negra do Prestige. É máis que urxente e necesario que nos espazos afectados por este episodio de contaminación se leve a cabo un traballo serio de avaliación da afección real e se poñan en marcha plans de protección especiais e medidas de restauración. Pero sobre todo, é vital que non se permita a construción de novas infraestruturas que alteren aínda máis o danado litoral galego. A protección destas zonas ha garantir unha máis rápida recuperación de todos os ecosistemas afectados, aportando ademais, grandes beneficios socioeconómicos a estas costas.

A Unión Europea elevou unha proposta á Organización Marítima Internacional (OMI) para conseguir a declaración das áreas afectadas pola marea negra como "zonas especialmente protexidas, fráxiles ou sensibles medioambientalmente".²⁰⁶

ellas, y según estos datos oficiales, 700 están ya limpias. Sólo se aprecia algún tipo de afección en rocas y/o capas profundas en otras 23.

No se informa de lo que ocurrió después. El Gobierno no ha dado información alguna desde el inicio de la "temporada oficial" de baño, el pasado 15 de junio. Sólo el día 19 de junio, el chapapote llegó a 32 areas gallegas, 21 en Lugo y 11 en A Coruña.²⁰³

Resulta realmente difícil cuantificar los daños de esta catástrofe. Quizá las aves puedan darnos una idea de la magnitud de la tragedia. La recogida de 23.000 aves petroleadas hace suponer a los responsables de la Sociedad Española de Ornitología que la mortalidad real podría estar entre 100.000 y 200.000.²⁰⁴ Del resto de seres vivos pobladores de las costas gallegas es prácticamente imposible hacer estimaciones.

Los espacios naturales protegidos afectados han sido muchos: el Parque Nacional de las Islas Atlánticas ha sido uno de los que más chapapote ha recibido, sobre todo Cíes y Ons. Junto a ellas, la ría de Arousa, la Costa da Morte, la costa de Ferrolterra-Valdoviño y Punta Candelaria-Ría de Ortigueira-Estaca de bares han visto sus ecosistemas totalmente alterados.²⁰⁵

Desde muchos ámbitos se reclama una especial protección para la franja costera afectada por la marea negra del Prestige. Es más que urgente y necesario que en los espacios afectados se haga un trabajo serio de evaluación del impacto real y se pongan en marcha planes de protección especiales y medidas de restauración naturales. Pero, sobre todo, es vital que no se permita la construcción de nuevas infraestructuras que alteren aún más el dañado litoral gallego. La protección de estas zonas garantizará una más rápida recuperación de todos los ecosistemas afectados, aportando además, grandes beneficios socioeconómicos a estas costas.

La Unión Europea ha elevado una propuesta a la Organización Marítima Internacional (OMI) para conseguir la declaración de las áreas afectadas por la marea negra como "zonas especialmente protegidas, fráxiles o sensibles medioambientalmente".²⁰⁶



Pero agora é necesario que tanto a Xunta de Galicia como o Goberno español demostren un compromiso adicional coa protección e coidado das costas afectadas polo Prestige, que de momento, non parecen ter moi presente. Bo exemplo disto é o “Plan Galicia”, presentado polo Goberno como remedio á marea negra.

Este Plan está formado por un conxunto de infraestruturas, moitas delas na costa, que en nada contribuirán a mellorar a situación do danado litoral galego. Sen dúbida, un dos proxectos que máis dano causarán á costa galega é o porto exterior de A Coruña.



Portos

Vendido como unha ampliación do existente na cidade, trátase dun novo porto que destruíría a única zona virxe que queda no entorno de A Coruña, Punta Langosteira. O proxecto non é novo, a idea xurdiu hai 8 anos e foi presentado no ano 2000. Malia a que foi desestimado nese momento pola súa inviabilidade económica e medioambiental, tanto desde o Ministerio de Fomento como desde o Concello de A Coruña, seguen empeñados en sacar o proxecto adiante e crearon unha comisión de “viabilidade” para sacalo adiante.

Viabilidade difícil de xustificar. Desde o punto de vista medioambiental porque se destruíría unha zona litoral moi afectada pola marea negra do Prestige que non necesita precisamente máis alteracións se o que se pretende é a súa recuperación. A franxa costeira, os fondos mariños e toda a súa diversidade biolóxica veranse seriamente afectados por esta obra.

No que respecta á viabilidade económica, tampouco está doado, xa que o porto acarrea unha forte caída da cifra de beneficios netos desde 1995, o que pon en entredito a necesidade de realizar novas inversións para a súa ampliación. Sobre todo se se teñen en conta as inversións en curso para ampliar os portos de “Gijón” e Ferrol. A análise dos datos pon de manifesto que o porto non xera beneficios suficientes para plantearse a ampliación e, polo tanto, carece de viabilidade financeira.

Ahora es necesario que tanto la Xunta de Galicia como el Gobierno español demuestren un compromiso adicional con la protección y cuidado de las costas afectadas por el *Prestige*, que de momento, no parecen tener muy presente. Buen ejemplo de ello es el “Plan Galicia”, presentado por el Gobierno como remedio a la marea negra.

Este Plan está formado por un conjunto de infraestructuras, muchas de ellas en la costa, que en nada contribuirán a mejorar la situación del dañado litoral gallego. Uno de los proyectos que más daño causarán a la costa gallega es el del puerto exterior de A Coruña.

Puertos



Vendido como una ampliación del que ya existe en la ciudad, se trata de un nuevo puerto que destruiría la única zona virgen que queda en el entorno de A Coruña, Punta Langosteira. El proyecto no es nuevo. La idea surgió hace ocho años y se presentó en el año 2000. Entonces fue desestimado por su inviabilidad económica y medioambiental, pero tanto el Ministerio de Fomento como el Ayuntamiento de A Coruña siguen empeñados en sacar el proyecto adelante y han creado una comisión de “viabilidad” para lograrlo.

Desde el punto de vista medioambiental, el puerto destruiría una zona litoral muy afectada por la marea negra que no necesita precisamente más alteraciones si lo que se pretende es su recuperación. La franja costera, los fondos marinos y toda su diversidad biológica se verán seriamente afectados por esta obra.

En lo que respecta a la viabilidad económica, tampoco está clara. El actual puerto de A Coruña acarrea una fuerte caída de sus beneficios netos desde 1995, lo que pone en entredicho la necesidad de realizar nuevas inversiones para su ampliación. Sobre todo si se tiene en cuenta las inversiones en curso para ampliar los puertos de Gijón y Ferrol. El análisis de los datos pone de manifesto que el puerto no genera beneficios suficientes para plantearse la ampliación y, por tanto, carece de viabilidad financiera.



© Greenpeace/GdA Coruña

Desde el punto de vista medioambiental, el Puerto de A Coruña destruiría una zona de litoral muy afectada por la marea negra que no necesita más alteraciones si lo que se pretende es su recuperación

Ademais, o proxecto leva aparelado unha operación inmobiliaria no casco de A Coruña. Parte dos terreos do actual porto serán destinados á venda e construción de vivendas, o que sen dúbida ocasionará enormes beneficios ós que interveñan nestas operacións de especulación inmobiliaria. Os terreos, que pertencen ó dominio público portuario, non deberían ser destinados a enriquecer a uns poucos, mais dáse a circunstancia de que, desde o Ministerio de Fomento promóvese na actualidade unha reforma da Lei de réxime económico de portos que, de saír adiante, permitirá a Fomento vender ou ceder de balde estes terreos a quen considere oportuno, quitando ós cidadáns un terreo que ata o de agora era público.

Respecto á obra en si mesma, o mesmo Ministro de Fomento recoñece as maiúsculas dificultades que

Además, el proyecto lleva aparejado una operación inmobiliaria en el casco de A Coruña. Parte de los terrenos del actual puerto se pondrán a la venta para la construcción de viviendas. Esta área, que pertenece al dominio público portuario, no debería destinarse a enriquecer a unos pocos en operaciones de especulación inmobiliaria, pero se da la circunstancia de que el Ministerio de Fomento trabaja en la actualidad en una reforma de la Ley de Régimen Económico de Puertos que, de salir adelante, permitirá a Fomento vender o ceder gratuitamente estos terrenos a quien considere oportuno, quitando a los ciudadanos zonas que hasta ahora era públicas.

Respecto a la obra en sí misma, el propio Ministro de Fomento reconoce las mayúsculas dificultades que supone la construcción de un dique de más de tres kilómetros

supón a construción dun dique de máis de tres quilómetros de lonxitude e 60 metros de alto nun escenario en condicións extremas tendo en conta a ondaxe de Punta Langosteira, a máis axitada de toda Galicia. En recentes declaracións a un diario galego recoñecía que o porto “deberá ser deseñado e construído superando os antecedentes de obras de abrigo similares”, “será un novo reto para a enxeñería portuaria española e europea” engadía Álvarez-Cascos²⁰⁷, consciente de todos os informes de inviabilidade técnica elaborados polos seus propios técnicos. A decisión final coñecerase en setembro.

En fronte ó porto de A Coruña, atópase xa en avanzada fase de construción o porto exterior de Ferrol. Obra denunciada perante a Unión Europea polo grave impacto ambiental que ocasionará á ría de Ferrol, que quedará pechada nun 60% polo dique do porto, de 1.100 metros de lonxitude. Ás preguntas dos periodistas ó Ministro de Fomento sobre si non resultaba excesiva a construción de ambos portos, Álvarez-Cascos contestou que “a coordinación entre as dúas instalacións non entra dentro das súas competencias”.²⁰⁸

Un dos maiores problemas ós que se enfrenta na actualidade o Porto de Ferrol son as vías de acceso exterior ó porto. Cando se deseñou o proxecto e se someteu á preceptiva Declaración de Impacto Ambiental, os responsables “esqueceron” estas vías de acceso, e non as incluíron no proxecto. A omisión desta parte

Ás preguntas dos periodistas ó Ministro de Fomento sobre si non resultaba excesiva a construción de ambos portos, Álvarez-Cascos contestou que “a coordinación entre as dúas instalacións non entra dentro das súas competencias”

do proxecto motivou a presentación dunha queixa comunitaria por incumplimento da Directiva 97/11/CEE de Evaluación de Impacto Ambiental, admitida a trámite pola Comisión Europea. Agora tócalle ó Goberno español xustificar este “olvido” e solucionalo.

de longitud y 60 metros de alto en condiciones extremas, ya que el oleaje de Punta Langosteira es el más agitado de toda Galicia. En recientes declaraciones a un diario gallego reconocía que el puerto “deberá ser diseñado y construido superando los antecedentes de obras de abrigo similares”. “Será un nuevo reto para la ingeniería portuaria española y europea” añadía Álvarez-Cascos²⁰⁷, consciente de todos los informes de inviabilidad técnica elaborados por sus propios técnicos. La decisión final se conocerá en septiembre.

A las preguntas de los periodistas sobre si no resultaba excesiva la construcción de sendos puertos, el ministro Álvarez-Cascos contestó que “la coordinación entre las dos instalaciones no entra dentro de sus competencias”

Frente al puerto de A Coruña, se encuentra ya en avanzada fase de construcción el puerto exterior de Ferrol. Una obra denunciada ante la Unión Europea por el grave impacto ambiental que ocasionará a la ría de Ferrol, que quedará cerrada en un 60% por el dique del puerto, de 1.100 metros de longitud. A las preguntas de los periodistas sobre si no resultaba excesiva la construcción de sendos puertos, el ministro Álvarez-Cascos contestó que “la coordinación entre las dos instalaciones no entra dentro de sus competencias”.²⁰⁸

Uno de los mayores problemas a los que se enfrenta en la actualidad el Puerto de Ferrol son las vías de acceso exterior al puerto. Cuando se diseñó el proyecto y se sometió a la preceptiva Declaración de Impacto Ambiental, los responsables las “olvidaron” y no las incluyeron en el proyecto. Esta omisión motivó la presentación de una queja comunitaria por incumplimiento de la Directiva 97/11/CEE de Evaluación de Impacto Ambiental, admitida a trámite por la Comisión Europea. Ahora le toca al Gobierno español justificar este “olvido” y solucionarlo.

Otro puerto con obras en proyecto es el de Vigo. La ampliación presentada por la Autoridad Portuaria de Vigo consiste en un relleno de unos 200.000 metros cuadrados para ampliar los muelles. Este proyecto no es nuevo, existe uno anterior que planteaba un relleno menor, de 120.000 metros cuadrados y que en la