

DOSSIER DE PRENSA

Desayuno de prensa. Sevilla

22 de octubre de 2008

En los últimos tiempos la Junta de Andalucía está dando la espalda a las políticas medioambientales. Hay varios casos paradigmáticos que reflejan esta situación como es el caso del hotel ilegal de El Algarrobico (Almería), la contaminación de Fertiberia (Huelva), los vertidos de Algeciras o la ampliación del puerto de Tarifa. Las actuaciones en estos casos reflejan un claro retroceso medioambiental en Andalucía.

Además, para Greenpeace la Junta de Andalucía debería aprovechar la oportunidad que brinda una buena política ambiental para salir de la crisis económica en vez de renunciar al medio ambiente. Olvidarse del medio ambiente significa embargar los valores naturales del territorio y condenarlo a un desarrollo insostenible a largo plazo.

• EL CASO ALGARROBICO

Introducción. Situación urbanística de la costa andaluza

Con una planificación y gestión que se ha demostrado errónea, Andalucía se encuentra ahora frente a un muro pintado con las palabras “sostenibilidad ambiental”, pero vacío de todo contenido si atendemos a la aplicación de sus normas y leyes de protección ambiental, turismo y suelo. Andalucía tiene que aprender que, unidas a los grandes principios de protección, deben estar las medidas que permitan su aplicación ya que, si no es así carecen de efectividad.

El Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA), un documento normativo de calidad técnica y de relevancia para el futuro de Andalucía, se vio rebajado en enero 2008 por el Consejo de Gobierno de la Junta que, cediendo a las presiones, anulaba el límite establecido para el crecimiento de los municipios a un 40% de suelo urbanizable y un 30% de población. Las modificaciones introducidas permiten que estos límites sean ignorados si están dentro de planes subregionales y, en la práctica, siguen permitiendo las recalificaciones “a la carta” que se han venido produciendo hasta el momento. La flexibilización del POTA también **ha eliminado la limitación de crecimiento a ayuntamientos de menos de 10.000 habitantes**, la única medida posible para acabar con el desenfreno urbanístico en los pequeños municipios.

Los últimos cambios y actuaciones de la Junta de Andalucía relegan el medio natural a la última posición, reduciendo los plazos administrativos para permitir actividades, hasta el momento no aclaradas por el Gobierno, en espacios protegidos.

La política urbanística del litoral andaluz ha permitido durante décadas su destrucción metro a metro, una tendencia que se ha acelerado considerablemente en los últimos

GREENPEACE

www.greenpeace.es

años, llegando hasta los últimos rincones conservados de la costa. Este es el caso de la costa del levante almeriense, víctima de una especulación voraz permitida por la Junta de Andalucía, que no ha dado los pasos necesarios para ordenar y limitar los desarrollos urbanísticos en esta área. La destrucción ha llegado hasta la última joya del litoral mediterráneo: el Parque Natural Cabo de Gata-Níjar.

A pesar de las decenas de quejas y denuncias ante la Administración que diferentes grupos y organizaciones han interpuesto, las operaciones urbanísticas se vienen sucediendo en los municipios incluidos en el Parque: Aguamarga, la Isleta del Moro, Rodalquilar, Las Negras, Carboneras.

Urbanismo y golf en la costa andaluza (más información en el Decreto regulador de los campos de golf en Andalucía)

El tiempo ha demostrado que los campos de golf constituyen uno de los ejemplos más claros de desarrollo urbanístico supeditado al interés especulativo. Según datos de la propia Consejería de Turismo y Deporte de la Junta de Andalucía el turismo del golf supone una participación de un escaso 1,5% (sólo 364.000 turistas) sobre el total de turistas que llegan a Andalucía (unos 24 millones).

El pasado mes de febrero se aprobaba el Decreto de regulación de la futura implantación de los campos de golf en esta comunidad autónoma que, una vez más, y con el trasfondo de una supuesta sostenibilidad ambiental, refuerza la agresión medioambiental. El decreto destaca la figura de “Campos de golf de interés turístico”, donde sí se permitirá la construcción de complejos residenciales asociados, aspecto que choca con la filosofía inicial de esta norma que pretendía poner fin al binomio golf y urbanización por sus efectos perniciosos. Según la Confederación de Empresarios de Andalucía (CEA) y la Asociación de Empresarios de Turismo Residencial, Promotur, se mantienen en pie entre 50 y 60 proyectos de nuevos campos, todos ellos con la aspiración de ser declarados de interés turístico. Ambas organizaciones estiman una media de unas 600 viviendas por cada uno de estos proyectos, con lo que cabe hablar de una horquilla de entre 30.000 y 40.000 viviendas.

Además, este Decreto consagra la ordenación del territorio a los intereses privados, ya que a partir de un proyecto privado de campo de golf que se declare de interés turístico, se instará a la elaboración de un PGOU o Plan de Ordenación del Territorio de ámbito subregional cuya primera premisa vinculante es que tiene que incluir ese campo de golf.

Junto a este Decreto se le suma la tramitación de una enmienda del PSOE a la Ley de medidas tributarias y financieras de impulso a la actividad económica de Andalucía (BOPA nº 93 -10/10/2008) que agiliza el trámite para que un campo declarado de “interés turístico” pueda ser autorizado por un procedimiento especial más rápido.

GREENPEACE

www.greenpeace.es

El caso del hotel de El Algarrobico

El caso del hotel “Azata del Sol” en la playa del Algarrobico (Carboneras) es especialmente grave. Con más de 20 plantas y 411 habitaciones, el hotel se incluye dentro de un complejo residencial integrado por otros siete hoteles, 1.500 viviendas y un campo de golf de 18 hoyos. Es, sin duda, un símbolo de la destrucción del litoral.

En 1994 se elaboró el Plan de Ordenación de Recursos Naturales (PORN) del Parque Natural Cabo de Gata-Níjar. El documento, creado para adecuar la gestión de los recursos naturales y las especies del Parque, define el área del hotel como zona no urbanizable y deja claro que el PORN prevalecerá sobre el resto de instrumentos de ordenación territorial o física.

Seis años antes de la elaboración del PORN, el Ayuntamiento de Carboneras aprobaba un plan urbanístico parcial para el sector ST1 donde se construye el hotel. La Ley 4/89 de Conservación de los Espacios Naturales establece que las normas urbanísticas deben adaptarse al PORN por ser éste norma de rango superior.

Proceso legal

Cronología de los hechos:

- El hotel se ubica dentro de los límites del Parque Natural Cabo de Gata-Níjar, aprobado por Decreto de la Junta de Andalucía 314/1987 y su ampliación en 1994. El sector S-T1 de la Normativa Urbanística Municipal donde se ubica el hotel está dentro de los límites del Parque Natural, tal y como queda recogido en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía (BOJA nº 203, 22/12/94, pág. 13708). Este sector se encuentra en las zonas denominadas B y C, incompatibles con el uso urbanístico.
- La normativa urbanística que ampara la construcción del hotel contraviene lo establecido en el Planes de Ordenación de los Recursos Naturales (PORN) y en el Plan de Rector de Uso y Gestión (PRUG) del Parque Natural Cabo de Gata-Níjar. La Ley 4/89 de Conservación de Espacios Naturales (1) dictamina que ambos, PORN y PRUG, deben prevalecer sobre el planeamiento urbanístico.
- El Plan Parcial donde se ubica el hotel fue aprobado definitivamente el 26 de mayo de 1988 y es, por tanto, posterior a la Ley 22/1988 de Costas. La licencia de obras del hotel fue concedida en 2003 contraviniendo a esta Ley al ubicarse dentro de los 100 metros de la zona de Servidumbre de Protección y dentro de los 500 metros de la zona de Influencia establecidos en este texto legal, por lo que la licencia de obras es nula de pleno derecho según lo dispuesto en la Disposición Transitoria Tercera, 2 de la Ley de Costas.

- La aprobación de la licencia de obras del hotel por parte del Ayuntamiento de Carboneras (Expediente 27/02-2002) desoyó las alegaciones presentadas por diversos ciudadanos invocando la vulneración de la Ley de Costas. Además, dicha licencia resultó exenta en un 99% del Impuesto de Construcciones gracias a la modificación en el Pleno Extraordinario y Urgente celebrado por el Ayuntamiento el 12 de febrero de 2003, veinte días antes de conceder la licencia del hotel de El Algarrobico.
- El Ayuntamiento de Carboneras es conocedor de todos los hechos referidos a la Ley de Costas dado que fue informado a través de diversas comunicaciones mantenidas con el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (hoy Ministerio de Medio Ambiente).
- En febrero de 2006, el Juzgado de lo Contencioso número 2 de Almería dictaminaba la paralización cautelar de las obras por “estar amparadas las obras en una licencia que presenta apariencia de ilegalidad”, una decisión que fue acatada por el Ayuntamiento de Carboneras.

A todas estas sentencias se le suma la última dictada por el Juzgado nº2 de lo Contencioso Administrativo de Almería de 5 de septiembre de 2008, que declara ilegal la licencia de obras que el Ayuntamiento de Carboneras concedió. El Juez en esta última sentencia, además, ha apreciado la posible comisión de un delito en la concesión de la licencia y solicita su investigación por parte de la Fiscalía. Esta sentencia muy contundente, sobre todo en el Fundamento de Derecho Séptimo que señala:

“La abulia y desidia de la Corporación Local demandada y de la Junta de Andalucía en la defensa del interés general representado por el respeto a la normativa sectorial de costas y de medio ambiente, cuya conculcación ha sido ampliamente expuesta y razonada en los precedentes fundamentos jurídicos (de hecho, de no haber sido suspendida la ejecución de las obras del Hotel por auto de este Juzgado de fecha 21 de febrero de 2.006, en la pieza separada de medidas cautelares, el citado Hotel, que ya se encontraba en la última fase de su construcción, habría comenzado su actividad, aumentando, de este modo, el eventual quantum indemnizatorio a percibir por los promotores), así como la anuente conducta del ente autonómico con esas vulneraciones del ordenamiento jurídico, que se concretó en la burda maniobra de sustituir la planimetría del PORN oficialmente publicada por otra en la que se ubicaban los terrenos en una zona, la D2, en la que no resultaba incompatible el uso urbanístico, permitiendo, de esta guisa, la construcción de un hotel en el suelo de especial protección y con laminación de la servidumbre de protección estatuida en la Ley de costas, presentan, sin perjuicio de una ulterior y más depurada calificación jurídica, los caracteres de los delitos de prevaricación administrativa y contra la ordenación del territorio, definidos y sancionados, respectivamente, en los artículos 404 y 319 y 320 del vigente Código Penal, por lo que procede deducir testimonio de las presentes actuaciones y remitirlas al Ministerio Fiscal, a los efectos oportunos”.

GREENPEACE

www.greenpeace.es

Demandas de Greenpeace sobre el caso Algarrobico

1. Los esfuerzos de la Junta de Andalucía deben urgentemente encaminarse a cerrar un acuerdo con el Ministerio de Medio Ambiente, sin más demora para derribar y restaurar el entorno.
2. Entendemos que los procedimientos llevados a cabo por la Junta de Andalucía rebasan los límites aceptables por lo que consideramos que su Presidente debe poner freno inmediato a esta dinámica, recordándole las declaraciones efectuadas el 5 de marzo de 2008: *“apuesto por alcanzar un acuerdo entre Gobierno, Junta y empresa constructora de cara a poder evitar el proceso judicial, que retrasaría todas las actuaciones”*.

• AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE TARIFA

Proyecto (ver dossier adjunto)

La Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras (APBA) ha proyectado la ampliación del Puerto de Tarifa, con el propósito inicial de trasladar desde Algeciras a Tarifa gran parte del tráfico de pasajeros, que cruzan el Estrecho. El proyecto supone la construcción de seis atraques para ferrys, dos para rampas de camiones (Ro-Ro), estación marítima, aduana, etc. Abarca desde el actual puerto hasta El Camorro, con una superficie de 31 hectáreas construidas en un total de 61,4 hectáreas de superficie ocupada, e incluye la construcción de un espigón de 1.210 metros de longitud hacia el este, haciendo de dique “natural” de poniente La Isla de Las Palomas y su istmo.

Acoso al Parque Natural del Estrecho

El proyecto de la APBA sepulta bajo toneladas de hormigón la costa mediterránea del casco histórico de la ciudad, arrebatándole a Tarifa su visión del Estrecho y su visión singular de ciudad que mira a dos mares.

Se pretende construir en la linde inmediata del Parque Natural del Estrecho y de la Reserva de la Biosfera (UNESCO), espacio que debe ser preservado de cualquier intervención industrial y urbanística. La construcción provocaría un daño irreversible para la costa, al Parque Natural, la Isla de las Palomas y todo el entorno medio ambiental. En el diseño del Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) que conforma parte de la Red Natura 2000 que señala los espacios naturales más importantes de Europa, se dejó convenientemente un “hueco” para la proyección del nuevo macropuerto.

GREENPEACE

www.greenpeace.es

Demandas de Greenpeace sobre el puerto de Tarifa

La Junta de Andalucía debe tener una posición firme en contra del puerto, gestionando de forma coherente el Parque Natural y la Reserva de la Biosfera. Hasta ahora desde la Consejería de Medio Ambiente se estima que se deben completar los estudios realizados para evaluar el impacto ambiental del puerto.

Asimismo la Junta de debe instar al Ayuntamiento de Tarifa y a la Diputación Provincial de Cádiz a que abandonen la promoción del macropuerto.

• FERTIBERIA

Introducción

Los reiterados incumplimientos de leyes ambientales y sentencias judiciales de la empresa Fertiberia, lejos de ser motivo para solucionar el grave problema sanitario y ambiental que sufre Huelva, han servido a la Junta de Andalucía para conceder, fuera del plazo fijado por Europa, una Autorización Ambiental Integrada a la planta. **Esta actuación ha hecho que la Comisión europea tenga prevista una visita a la ciudad para investigar las irregularidades que la Administración está cometiendo.** La Junta de Andalucía con una actuación ambigua y haciendo dilación de sus obligaciones está impidiendo que se busquen salidas reales al problema del vertido de fosfoyesos en las marismas del río Tinto.

Se está perdiendo el tiempo para buscar los fondos necesarios con los que emprender las labores de descontaminación y recuperación de la zona. **Ello permitiría recolocar a todos los trabajadores de Fertiberia articulando además un plan de empleo con futuro para el sector de los fertilizantes en Huelva.** De esta forma la Administración está velando por los intereses particulares e interesados de la industria no velando por el bien común, la salud y la preservación del medio ambiente.

Huelva: el peor caso de contaminación de Europa

La contaminación de Huelva producida por Fertiberia es, con toda seguridad, la más grave de Europa. Tras sufrir durante más de 40 años vertidos a la atmósfera, aguas y suelos de millones de toneladas de residuos contaminantes y peligrosos, procedentes de estas empresas, los ciudadanos de Huelva siguen condenados a convivir a escasos 500 m de un vertedero tóxico y radiactivo. Greenpeace y otros colectivos onubenses vienen denunciando, desde hace años a las Administraciones españolas y europeas este grave caso de contaminación. Recordemos que la ciudad tiene el triste récord de ser el lugar de España con mayor mortalidad por cáncer. Así se desprende del estudio de la Universidad Pompeu Fabra de Barcelona y del informe recientemente publicado por el Instituto de Salud Carlos III editado por el Centro Nacional de Epidemiología¹.

Para situarnos debemos recordar que la planta que Fertiberia tiene en Huelva ha generado, en su actividad industrial, más de 120 millones de toneladas de un residuo

GREENPEACE

www.greenpeace.es

denominado *fosfoyeso*. Este residuo, arrojado sobre 1.200 hectáreas de marisma pertenecientes al Dominio Marítimo Terrestre (DMT), contiene metales pesados y elevadas concentraciones de uranio 238. Con el problema añadido de que su desintegración forma otros elementos muy radiotóxicos como son el torio 230, el radio 226, el plomo 210 y el polonio 210, como así han determinado los estudios del Consejo superior de Investigaciones Científicasⁱⁱ (CSIC) y la Commission de Recherche et d'Information Indépendantes sur la Radioactivitéⁱⁱⁱ (CRIIRAD).

Mientras los onubenses continúan condenados a vivir junto al vertedero de residuos tóxicos, peligrosos y radiactivos más grande de Europa, las Administraciones responsables siguen mirando hacia otro lado. Un caso al que no se le encuentra explicación cuando en Flix se han articulado las medidas y presupuestos necesarios para erradicar la grave contaminación que sufre este entorno industrial.

Situación ante las autoridades europeas

En marzo de 2007 presenta una Petición por la vulneración de cuatro Directivas europeas. El 16 de julio de 2008, Greenpeace comparece en el Parlamento Europeo ante la Comisión de Peticiones. En el pleno se decide por mayoría y con el apoyo explícito de su presidente, enviar una comisión de europarlamentarios para investigar las graves irregularidades detectadas en Huelva. Esta visita se encuentra actualmente pendiente de confirmar en fechas y términos de la misma.

El 30 de mayo de 2008, Greenpeace y WWF/Adena interpusieron una queja a la Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europeo (CE) contra la concesión de la Autorización Ambiental Integrada a la empresa Fertiberia, S.A. otorgada por Resolución de 29 de abril de 2008 de la Delegada Provincial de Huelva de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía (España) a la empresa Fertiberia, S.A. para el ejercicio de la actividad de una fábrica de ácido fosfórico y abonos fosfatados en el término municipal de Huelva, (AA/HU/036). Ambas organizaciones estimaron que su actividad causa una degradación ambiental de la marisma y contaminación que afecta a la salud de la población y, además, en su otorgamiento se han vulnerado las Directivas 96/61/CE, del Consejo, de 24 de septiembre, relativa a la prevención y al control integrado de la contaminación hoy Directiva 2008/1/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2008,; 2003/4/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de enero de 2003, relativa al acceso del público a la información medioambiental y por la que se deroga la Directiva 90/313/CEE del Consejo; y 2004/35/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, sobre responsabilidad ambiental en relación con la prevención y reparación de daños ambientales.

A raíz de esta queja la CE decide realizar una visita a Huelva como consecuencia de las irregularidades detectadas en la concesión de la Autorización Ambiental Integrada por parte de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía. **Esta visita está confirmada para los días 20-21 o 24-25 de noviembre de 2008.**

GREENPEACE

www.greenpeace.es

Situación del plan de cierre de Fertiberia

La empresa Fertiberia presentó, el pasado mes de septiembre, a la Dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente, Rural y Marino una propuesta de plan de cese de su actividad. Una vez analizado por el ministerio este ha sido rechazado al no ajustarse a los mínimos exigidos por Medio Ambiente (por ejemplo, cesar la actividad antes de final de 2011). Sin embargo, Greenpeace no acepta un plan en el cual se pretende negociar sentencias judiciales y vulneraciones de leyes de forma irresponsable y que está poniendo en peligro la salud de los onubenses y su medio ambiente.

Demandas de Greenpeace en el caso Fertiberia

En ningún caso Greenpeace apoya otra solución que no sea la del cumplimiento estricto de las leyes y sentencias existentes. Además, el principio de precaución debería aplicarse de forma inmediata, ya que existen evidencias de un perjuicio no sólo al medio ambiente sino también a la salud de las personas, como señalan los estudios realizados por organizamos e instituciones de reconocido prestigio (Instituto Nacional de Epidemiología, el Instituto de Salud Carlos III y la Universidad Pompeu Fabra).

Es evidente que el impacto social por el cierre inmediato de la planta que Fertiberia posee en Huelva, podría dejar sin empleo a un colectivo importante. Tanto desde Greenpeace como desde el Parlamento Europeo, se ha exigido a la Administración española y andaluza la puesta en marcha de un plan de empleo buscando fondos europeos que pudieran recolocar a los trabajadores en labores de descontaminación y recuperación de las marismas del Tinto. Labores que darían empleo a más personas y durante más tiempo que las actualmente existentes en Fertiberia de Huelva. Esto ya se ha hecho en otros casos similares y actualmente se va a realizar con Ercros en la localidad de Flix, Tarragona.

Por ello, y ante los planes que Fertiberia tiene para su planta de Huelva son condiciones innegociables y que deben cumplirse con el fin de mantener la legalidad, los siguientes puntos:

- Cese inmediato de los vertidos de fosfoyesos en las marismas.
- Desalojo y devolución inmediata de los terrenos de Dominio Público Marítimo Terrestre (DPMT).
- Diagnóstico real: qué materiales y residuos están depositados o enterrados en las balsas de fosfoyesos. A partir de aquí, se podrá saber y evaluar qué se debe hacer para la descontaminación y recuperación de las marismas del Tinto; y cuál será el coste de estas operaciones.
- Las operaciones deberán ser sufragadas en su totalidad por Fertiberia.

GREENPEACE

www.greenpeace.es

- Es imprescindible la devolución íntegra de todos los terrenos de Dominio Público Marítimo Terrestre (DPMT) otorgados en concesión a Fertiberia (720 ha entregadas en los años 1967 y 1968).
- No se pueden variar las prescripciones del título de concesión.

● CONTAMINACIÓN EN ALGECIRAS

Introducción

La Bahía de Algeciras se encuentra en estado de excepción continuado, ya que está expuesta a sufrir en cualquier momento una catástrofe ambiental y sanitaria de grandes proporciones.

Las cifras son realmente preocupantes. Más de 100.000 buques al año atraviesan sus aguas, más de 21.000 transportan sustancias tóxicas y peligrosas, el bunkering aumenta año tras año (ya se superan los seis millones de toneladas de fuel transferido en estas operaciones de repostaje), en menos de dos años se han producido cinco accidentes importantes (Samothraki, Sierra Nava, New Flame, Fedra y Tawe).

El descontrol en el tráfico marítimo, la absoluta descoordinación de las administraciones andaluza, central, gibraltareña y del Reino Unido provoca que año tras año se sucedan hundimiento, colisiones, vertidos y contaminación crónica en las aguas de la Bahía y del Estrecho de Gibraltar. Se trata de una situación insostenible que necesita solución. Es imprescindible establecer un régimen especial de vigilancia, control y sanción en todas las aguas de la Bahía de Algeciras y Gibraltar con el fin de evitar que se produzcan nuevos accidentes.

Algeciras: un ejemplo de contaminación crónica por hidrocarburos

La zona donde la contaminación por hidrocarburos es más preocupante en España es el Estrecho de Gibraltar, uno de los puntos clave en el tráfico marítimo mundial, ya que anualmente atraviesan sus aguas casi 100.000 buques. Según estos datos, más del 10% del tráfico marítimo internacional atravesaría el Estrecho de Gibraltar, un porcentaje que asciende en el caso de los petroleros por ser un punto de conexión clave con los lugares de mayor producción petrolera.

Estos datos son suficientemente elocuentes para entender el riesgo ecológico al que están sometidas las aguas y las costas del Estrecho ante la posibilidad de un accidente, o debido a los vertidos, desgraciadamente rutinarios, provenientes de las limpiezas de los tanques de los buques.

Anualmente por la bahía de Algeciras se mueven unos 20 millones de toneladas de productos petrolíferos. Es habitual la presencia diaria de una decena de petroleros, tanto

GREENPEACE

www.greenpeace.es

por tráfico de las refinerías de CEPSA como para trasvase de productos petrolíferos o carga de combustible. Esto coloca a la bahía en una situación de riesgo permanente de catástrofe, y hace que está afectada permanentemente por los vertidos casi continuados de hidrocarburos procedentes tanto de las actividades rutinarias como de las operaciones de deslastre.

La situación de contaminación de la Bahía de Algeciras es muy crítica debida a la permisividad del Gobierno gibraltareño y al provecho que sacan las empresas españolas a esta situación ante la pasividad de las Administraciones españolas. De hecho, una comparación de la calidad de los sedimentos de la Bahía de Algeciras (que sufre una exposición crónica a hidrocarburos) y los sedimentos de la Costa gallega cuatro años después del hundimiento del Prestige (exposición aguda a hidrocarburos) determinaron como más preocupante la primera^{iv}.

“Se ha demostrado cómo, tras el vertido, los PAHs^v fueron el principal contaminante de la costa gallega. Se ha identificado la existencia de fuentes de metales en el Parque Nacional de las Islas Atlánticas y de la bahía de Corme-Laxe que aparentemente no están produciendo efectos biológicos de tipo agudo. La polución ha disminuido en los últimos años en ambas zonas de Galicia, aunque aún existe cierto estrés ambiental”

“Se ha demostrado la capacidad ambiental de recuperación tras un gran vertido de petróleo como el ocurrido en Galicia en 2002 mientras que sedimentos litorales que se ven afectados por moderadas dosis de vertidos durante un largo periodo de tiempo y que, en principio, no desatan tanta alarma social pueden resultar notablemente más degradados como es el caso de la Bahía de Algeciras”.

Accidentes marítimos más graves en la Bahía de Algeciras-Gibraltar desde 2007

- 28-01-07.- El buque frigorífico 'Sierra Nava', de bandera panameña, encalla en la bahía de Algeciras, en una zona situada dentro del Parque Natural del Estrecho, causando un vertido de carburante que afectó a 1.100 metros de costa en la playa del Chinarral. El Ministerio de Fomento informó que el vertido fue de 'no más de setenta toneladas', de las 350 que transportaba.
- 17-03-07.- El petrolero Samothraki encalla al sur de Punta Europa en Gibraltar con 44.000 toneladas de fuel. Tuvo que ser remolcado a puerto.
- 12-08-07.- Tras chocar con el petrolero 'Torm Gertrud' cerca de Gibraltar, el buque 'New Flame' cargado con 42.000 toneladas de chatarra encalla en la bahía de Algeciras. Antes de hundirse y durante varios meses se producen sucesivos episodios de contaminación por pérdidas de fuel de sus bodegas.
- 11-10-08.- El buque carguero Fedra tras pasar 10 h y 50 minutos a la deriva choca contra Punta Europa (Gibraltar). Se vierten entre 150 y 200 toneladas de fuel que alcanzan las playas de Tarifa y Ceuta.

GREENPEACE

www.greenpeace.es

- 11-10-08.- El carguero Tawe tras varias semana a la espera de poder entrar al puerto de Algeciras para operaciones de mantenimiento sale del mismo en pleno temporal para embarrancar en Punta San García. Se vierte una cantidad indeterminada por las autoridades de combustible cuya composición tampoco ha sido facilitada.

Bunkering/repostaje en el mar

El **bunkering** es la práctica de transferir combustible de un barco a otro. El bunkering es muy arriesgado y provoca vertidos de hidrocarburos al mar con mucha frecuencia. Generalmente, se realiza con gabarras de pequeño tamaño que cargan menos de dos mil toneladas. Sin embargo en Gibraltar se realiza incluso con buques o “gasolineras flotantes”, que transportan ente 80.000 y 100.000 toneladas, algo que no está permitido en ningún otro lugar de la UE. Tres son las “gasolineras flotantes” que actúan en Gibraltar de las cuales sólo una tiene doble casco (como exige la legislación de la UE), *Europa Supliré* de Bunker Gibraltar. Tanto el *Europa Venture*, también de Bunker Gibraltar como el *Vema Baltic* de Vemaoil no podrían entrar en ningún otro puerto comunitario. Esto supone que la Bahía de Algeciras ocupe el cuarto puesto mundial en volumen de bunkering. Anualmente se transfieren 6 millones de toneladas de combustible, dos en la parte española y 4 en la gibraltareña. Del fuel comercializado en Gibraltar, el 40% es suministrado por la refinería de CEPSA de San Roque, que lo vende a través de su filial gibraltareña. La situación de incumplimiento de la legislación europea por parte de Gibraltar está convirtiendo la Bahía de Algeciras en una zona absolutamente degradada ambientalmente e insalubre.

Transporte marítimo

Entre los principales focos de contaminación por hidrocarburos se encuentra el **transporte marítimo**. El traslado de materiales es una de las principales fuentes de contaminación por hidrocarburos de los océanos. De hecho, el grupo de expertos sobre aspectos científicos de la protección del medio ambiente marino de Naciones Unidas (GESAMP) estima que desde los barcos se produce el 37% de la contaminación de este tipo^{vi}, que se calcula en 457.000 toneladas medias anuales.

La contaminación marina por hidrocarburos desde los barcos se produce de diferentes maneras. Por un lado, existen grandes vertidos debidos a los accidentes de buques que transportan fuel. Éste es el caso del Prestige, que provocó el vertido de más de 60.000 toneladas de fuel pesado y una marea negra de grandes dimensiones que dejó más de 2.890 km de costa afectados, cientos de miles de aves petroleadas y afecciones a la salud que aún hoy permanecen.

Pero los episodios de contaminación no se deben exclusivamente a accidentes. Otro foco muy preocupante es el de los pequeños, pero continuados, vertidos que se producen desde los barcos debidos, principalmente a fugas, vertidos ilegales o a operaciones de rutina como la limpieza de sentinas, que ocurren en alta mar. Éste es el caso de la

GREENPEACE

www.greenpeace.es

contaminación de la Bahía de Algeciras que, aparte de otras fuentes de contaminación de origen industrial, soporta gran cantidad de vertidos dado que se trata de la zona de mayor tráfico marítimo de España. Un estudio científico llevado a cabo por el Instituto de Ciencias Marinas de Andalucía del CSIC determinó que la contaminación de los sedimentos de la Bahía de Cádiz que estaban afectados por bajos o maderados pero continuos vertidos de hidrocarburos están más contaminados que los afectados por grandes vertidos accidentales como el del Prestige^{vii}.

España posee importantes vías mundiales de tráfico marítimo en sus costas lo que intensifica la contaminación marina, por la mayor probabilidad de accidentes y por las operaciones de rutina y vertidos que ocasionan los barcos durante sus travesías y fondeos. En 2006, el Dispositivo de Separación de Tráfico Marítimo del Estrecho identificó 96.188 buques, de los cuales, 21.343 transportaban mercancías peligrosas, siendo esta zona la de mayor tráfico marítimo de España. La segunda resultó Finisterre, por donde pasaron en 2006, 41.942 buques de los cuales la tercera parte cargaba mercancías peligrosas.

Efectos de la contaminación por hidrocarburos

La contaminación por hidrocarburos es principalmente marina, debido al tráfico de buques y a que generalmente las refinerías están situadas en la costa. Las diferentes fracciones de hidrocarburos tienen comportamientos muy diferentes en el medio ambiente, por sus características físicas o su composición química. Según el tipo de hidrocarburo tenderá a volatilizarse y a dispersarse con facilidad (los más ligeros) o a hundirse y sedimentar en el fondo (los más pesados, como el fuel del Prestige). Otra posibilidad es que el hidrocarburo, en contacto con el agua, emulsione, lo que provoca que su volumen aumente 3 ó 4 veces.

Cuando se produce un vertido, el primer efecto que se detecta es que aparecen aves "petroleadas". Las aves, al cubrir su plumaje con aceites e hidrocarburos, pierden la capacidad protectora y aislante con lo que en la mayoría de los casos mueren por hipotermia. Las aves que han estado en contacto con el petróleo también pueden perder su flotabilidad y su capacidad de vuelo.

La falta de luz provocada por la película de fuel oil reduce el aporte de oxígeno al ecosistema marino. Además, estas manchas contaminan o matan al plancton, formado por multitud de pequeños organismos que viven cerca de la superficie y que constituyen la base de toda la cadena alimentaria.

Aunque el impacto agudo es más bien de tipo físico, al impedir la capa de hidrocarburos acumulada el paso de la luz y el oxígeno, hay que considerar la aparición de efectos ecotoxicológicos a medio-largo plazo. Estos pueden ser derivados de la presencia de sustancias tóxicas en el petróleo o a la aparición de otras sustancias de degradación de éstas que pueden ser más peligrosas

GREENPEACE

www.greenpeace.es

El petróleo contiene una gran colección de sustancias contaminantes que son tóxicas para la fauna y el ser humano. Entre ellas se encuentran algunos Compuestos Orgánicos Volátiles (COVs), Hidrocarburos Aromáticos Policíclicos (PAHs) o metales pesados.

Las más preocupantes son los PAHs y sus derivados. Los PAHs se consideran compuestos orgánicos persistentes, ya que su estructura molecular es muy estable, por lo que pueden permanecer en el medioambiente durante largos periodos de tiempo. Presentan una baja solubilidad en agua, pero en cambio son liposolubles y pueden acumularse en los tejidos grasos de los organismos (bioacumulación) incrementando de esta forma su peligrosidad. Los principales impactos de los PAHs en la salud humana se centran en sus propiedades genotóxicas, es decir, causan daños al material genético pudiendo generar efectos mutagénicos y promover el desarrollo de tumores (carcinogénesis). De hecho, estudios epidemiológicos realizados tras accidente como el del Prestige ha confirmado estos efectos sobre la salud humana^{viii}.

Aunque los compuestos más estudiados han sido los PAHs, no hay que infravalorar la peligrosidad de sus derivados alquílicos. Éstos son más persistentes que los primeros y en algunas ocasiones también más tóxicos. La alquilación de los PAHs (la introducción de una cadena de hidrocarburo en una molécula orgánica, en este caso de PAH) disminuye la solubilidad en agua pero incrementa su concentración en tejidos grasos y por lo tanto su bioacumulación.

Las vías de exposición a hidrocarburos aromáticos son tres: respiratoria, dérmica y digestiva. Durante las labores de limpieza son la respiratoria y la dérmica. Entre los efectos inmediatos que puede causar la inhalación de los vapores que se desprenden de este fuel están los daños pulmonares y la depresión transitoria del sistema nervioso central. A través de la piel, aunque los efectos inmediatos no son de extrema gravedad, puede producir irritación, dermatitis... Igualmente, se pueden absorber PAHs, dada su liposolubilidad, y a largo plazo fomentar el desarrollo de cáncer de piel.

La fauna sufre efectos tóxicos por exposición similares. Por inhalación de gases que se desprenden cuando el hidrocarburo se está volatilizando; por ingestión, al contaminar la cadena alimentaria; y por contacto dérmico. Los vapores que se desprenden pueden dañar el sistema nervioso central de los animales, el hígado y los pulmones. Pueden provocar efectos muy graves en el sistema respiratorio y sobre la piel. A través de la ingestión de petróleo, pueden perder la capacidad de alimentarse o digerir por daños celulares en el tracto intestinal. Algunos estudios muestran incluso, que, a largo plazo, pueden aparecer afecciones reproductivas.

En consecuencia, la contaminación por hidrocarburos tiene un impacto directo sobre la pesca y el marisqueo y, por tanto, en la economía y en la seguridad alimentaria.

La contaminación por metales pesados y por partículas es también muy característica de las zonas industriales donde existe procesado de hidrocarburos. Las emisiones de PM10 disminuyen la calidad del aire e incrementan las afecciones respiratorias.

GREENPEACE

www.greenpeace.es

Demandas de Greenpeace en el caso de la Bahía de Algeciras

Hay que frenar los vertidos de hidrocarburos al medio ambiente, principalmente al medio marino que es el más afectado. Si no se introducen cambios drásticos en la forma en que se desarrollan la extracción, procesado, manejo y transporte de hidrocarburos, el riesgo de una nueva catástrofe como la del "Prestige" sigue siendo alto. Por ello son imprescindibles cambios en el régimen legal actual y la implantación de un nuevo régimen de responsabilidad ilimitada para la industria petrolera a través de toda la cadena de custodia.

El Estrecho de Gibraltar, y concretamente la Bahía de Algeciras, es uno de los lugares del mundo con mayor tráfico de combustible, con los negativos efectos medioambientales que ello supone. Por eso, se debe establecer un régimen especial de vigilancia, control y sanción para la Bahía de Algeciras y Gibraltar. Además, de un plan que garantice la total coordinación entre todas las administraciones involucradas en el problema.

GREENPEACE

www.greenpeace.es

- i Barbado, J. (2007). Algo pasa en el sureste español. *Revista Medica*. 82, 12-20.
- ii El Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) recibe la notificación del Congreso de los Diputados (Boletín Oficial de las Cortes Generales del Congreso de los Diputados de 22 de Febrero de 1999), de elaborar un estudio que permitiese realizar un Diagnóstico Ambiental y Sanitario de la Ría de Huelva. http://www.csic.es/ria_huelva.do
- iii Chareyron, B. (2007): *Control radiológico de las balsas de fosfoyesos y del vertido de cesio 137 del CRI-9*. Informe CRIIRAD N°07-117 Huelva (fosfoyesos y vertido Cs 137). Valence. Francia. 36 p. Disponible en <http://www.greenpeace.es>
- iv Morales Caselles, C. (2007). *Caracterización de la calidad de sedimentos afectados por vertidos de petróleo: comparación entre casos de vertidos accidentales (impacto agudo) frente a derrames continuos (impacto crónico)*. Tesis doctoral. Universidad de Cádiz.
- v La familia de los hidrocarburos aromáticos policíclicos (PAHs) es un grupo de hidrocarburos que consisten en moléculas que contienen dos o más anillos aromáticos de 6 carbonos fusionados. La mayoría de los PAHs contienen habitualmente anillos de benceno fusionados aunque hay que tener en cuenta la existencia de PAHs basados en estas estructuras que contienen grupos alquilo. Existen más de 100 grupos de PAHs diferentes.

Los PAHs se consideran compuestos orgánicos persistentes (COPs), por lo que pueden permanecer en el medioambiente durante largos periodos de tiempo sin alterar sus propiedades tóxicas. Las propiedades semivolátiles de los PAHs les otorga gran movilidad en el medioambiente.

Pueden ingresar a las aguas superficiales a través de la atmósfera y de descargas o vertidos directos. También se detectan en aguas freáticas, como resultado de la migración directa de aguas superficiales contaminadas o como consecuencia de suelos contaminados. Los compuestos de mayor persistencia se acumulan en plantas, peces e invertebrados terrestres y acuáticos. Los mamíferos pueden absorber los PAHs por inhalación, contacto dérmico o, en menor frecuencia, por ingestión. Las plantas pueden absorberlos a través de las raíces en suelos contaminados. Los PAHs de menor peso molecular se absorben más rápidamente que los de mayor peso molecular. En sistemas acuáticos, los PAHs crecen en toxicidad según incrementan su peso molecular. Además, la bioacumulación tiende a ser rápida. La absorción de PAHs en suelo es directamente proporcional al contenido de materia orgánica y al mayor peso molecular del PAHs e inversamente proporcional al tamaño de las partículas del suelo. Los PAHs con menor peso molecular se volatilizan con mayor facilidad.

Los principales impactos de los PAHs en la salud humana se centran en sus propiedades genotóxicas, es decir, causan daños al material genético (teratogénicas, mutagénicas y carcinogénicas). Los más potentes carcinógenos son el benzo(a)antraceno, benzo(a)pireno y el dibenz(ah)antraceno.

Muchos PAHs son carcinógenos, producen tumores en el tejido epitelial en “prácticamente todos los animales testados”. Otros efectos en organismos terrestres están poco probados pero pueden incluir efectos adversos en la reproducción, el desarrollo y el sistema inmunológico.

- vi IMO/FAO/UNESCO/IOC/UNIDO/WMO/IAEA/UN/UNEP (2007). Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection). Estimates of oil entering the marine environment from sea-based activities. *Rep. Stud. GESAMP*. N° 75, 96 pp.
- vii Morales-Caselles, C.; Kalman, J.; Riba, I. y Del Valls, T.A. (2007). Comparing sediments quality in Spanish littoral areas affected by acute (Prestige, 2002) and chronic (Bay of Algeciras) oil spills. *Environmental Pollution*. 146(1), 233-240.
- viii Greenpeace (2002). *Prestige: Crónica de una marea negra*. 42p. Disponible en <http://www.greenpeace.es>